



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-21112020-223235
CG-MH-E-21112020-223235

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 511]	नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, नवम्बर 19, 2020/कार्तिक 28, 1942
No. 511]	NEW DELHI, THURSDAY, NOVEMBER 19, 2020/KARTIKA 28, 1942

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 3 नवम्बर, 2020

संख्या टीएएमपी/40/2020-बीओसीपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा बीओ चिदंबरनार पत्तन न्यास (बीओसीपीटी) में सार्वजनिक निजी भागीदारी के अंतर्गत निर्माण, परिचालन, हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर बर्थ संख्या 9 को कंटेनर टर्मिनल के रूप में परिवर्तित करने पर संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन के लिए बीओसीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/40/2020-बीओसीपीटी

बी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश**(अक्तूबर, 2020 के 28वें दिन पारित)**

यह मामला वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) के 23 सितंबर, 2020 के पत्र संख्या एमईई-सीएमईपी1-एमआईएस-9वीबी-vi-20/डी.2867 के द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत अनुमोदित वीओसीपीटी में 30 वर्षों की अवधि के लिए बीओटी आधार पर 8वीं बर्थ के कंटेनर टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाते हुए वीओ चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में सार्वजनिक निजी भागीदारी के अंतर्गत निर्माण परिचालन हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर बर्थ संख्या 9 को कंटेनर टर्मिनल के रूप में परिवर्तित करने पर संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन के लिए वीओसीपीटी से संबंधित है।

1.2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत, 31 जुलाई, 2013 के पत्र सं. पीआर-14019/16/2012-पीजी के अंतर्गत जारी महापत्तन परियोजना प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 को 09 सितंबर, 2013 तथा 12 सितंबर, 2013 को प्रेषित किया। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत जारी नीति निर्देशों के अनुपालन में कथित दिशानिर्देश प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/18/013-विविध दिनांक 30 सितंबर, 2013 के द्वारा भारत के राजपत्र में राजपत्र सं.254 में अधिसूचित किए गए थे और ये दिशानिर्देश 9 सितंबर, 2013 को प्रभावी हो गए थे।

1.3. उक्त दिशानिर्देशों की वैधता का विस्तार समय-समय पर करते हुए, एमओएस द्वारा पिछला विस्तार 8 मार्च, 2021 तक किया है। इस प्राधिकरण ने एमओएस द्वारा 24 सितंबर, 2020 के राजपत्र संख्या 373 द्वारा यथा संसूचित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश की वैधता के 8 मार्च 2021 तक किये जाने को अधिसूचित कराया है।

1.4. वीओसीपीटी द्वारा दायर वर्तमान प्रस्ताव संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 पर आधारित है।

2.1. यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि वीओसीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर पहले इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी में 30 वर्ष की अवधि के लिए बीओटी आधार पर कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रासमिक पद्धति के अनुसार प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत 16 अक्तूबर, 2008 के आदेश संख्या टीएएमपी/34/2008-टीपीटी द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किये थे। उक्त आदेश भारत के राजपत्र में 12 नवंबर, 2008 के राजपत्र संख्या 191 में अधिसूचित हुए थे।

2.2. तत्पश्चात्, बीओटी प्रचालक नामतः दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल प्रा. लि. (डीबीजीटीपीएल) के प्रस्ताव के आधार पर जिसे बर्थ संख्या 8 के प्रचालन के लिए वीओसीपीटी द्वारा परियोजना को अवार्ड किया गया था, इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी में बर्थ संख्या 8 पर कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन के लिए 14 फरवरी, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/7/2014-वीओसीपीटी द्वारा डीबीजीटीपीएल के नाम से सूचकांकित दरमानों को अधिसूचित कराया।

3.1. अब वीओसीपीटी ने 23 सितंबर, 2020 के अपने पत्र के द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत इस प्राधिकरण के 16 अक्तूबर, 2008 के आदेश संख्या टीएएमपी/34/2008-टीपीटी द्वारा अनुमोदित बर्थ संख्या 8 के कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाते हुए अपनी मौजूदा बर्थ संख्या 9 को वीओसीपीटी में पीपीपी मोड के अंतर्गत बीओटी आधार पर कंटेनर टर्मिनल के रूप में परिवर्तित करने पर संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन चाहा है।

3.2. वीओसीपीटी ने 23 सितंबर, 2020 के अपने पत्र में किये गए मुख्य निवेदनों का सारांश निम्नवत् है:-

- (i). ड्रियूरी मैरीटाइम अडवाइजर्स द्वारा प्रक्षेपित यातायात पुर्वानुमान के अनुसार वीओसीपीटी के आद्योपांत में 1.08 मिलियन टीईयू से बढ़ने की संभावना है जिससे मौजूदा दो कंटेनर टर्मिनलों की 1.02 मिलियन टीईयू की वर्तमान संयुक्त कुल क्षमता से अधिक हो जायेगी। यातायात रिपोर्ट में यह और प्रक्षेपण किया गया है कि कंटेनर युक्त यातायात में 5.5% के सीएजीआर के साथ धीरे-धीरे वृद्धि होती जायेगी और वर्ष

2032-33 में इसके 1.9 मिलियन टीईयू तक पहुंचने की संभावना है। लो केस दृश्यलेख के आधार पर, वर्ष 2048-49 में कंटेनर यातायात के 2.8 मिलियन टीईयू तक पहुंचने की संभावना है। ड्रियूरी रिपोर्ट के अनुसार कंटेनर यातायात प्रक्षेपणों के अनुसार एक अतिरिक्त कंटेनर टर्मिनल की जरूरत पड़ेगी।

- (ii). यहां पर दो अनन्य कंटेनर टर्मिनल जिसमें एक बर्थ दो भिन्न बीओटी प्रचालकों द्वारा परिचालित की जाती है।

बर्थ VII

यह क्वे 11.7 मीटर ड्राफ्ट और 370 मीटर क्वे लंबाई के साथ एक एकक बर्थ है जो बर्थ संख्या V और VI के अभिलंब पर है। यह मैसर्ज पीएसए एसआईसीएएल द्वारा बीओटी आधार पर 1998 से परिचालित एक कंटेनर बर्थ है। यह बर्थ 50,000 डीडब्ल्यूटी तक के आकार के कंटेनरों को संभालने में सक्षम है। इस बर्थ की कुल क्षमता 4,50,000 टीईयू है।

बर्थ VIII

यह बर्थ 14.2 मीटर ड्राफ्ट की और 345.50 मीटर क्वे लंबाई की है। यह भी एक कंटेनर बर्थ है और मैसर्ज दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल द्वारा बीओटी आधार पर परिचालित की जा रही है। यह बर्थ 80,000 डीडब्ल्यूटी आकार तक के कंटेनरों को संभालने में सक्षम है। इस बर्थ की कुल क्षमता 6,00,000 टीईयू है।

मौजूदा कंटेनर टर्मिनलों में अपनी पूरी क्षमता में कंटेनरों को प्रहस्त करने के पश्चात् भी, मौजूदा टर्मिनलों और प्रक्षेपित यातायात की संयुक्त कुल क्षमता में अनमेलता है। अतः एक्जिम व्यापार को सुस्थिर बनाये रखने के लिए अतिरिक्त कंटेनर टर्मिनल सृजित करने की आवश्यकता है।

- (iii). वीओसीपीटी मुख्यतः शुष्क बल्क कार्गो और कंटेनरों को प्रहस्त करता है। ड्रियूरी ने 2017-18 से 2048-49 की अवधि में क्रमशः हाई और लो केस में 0.5% ऊपर नीचे के साथ 5.1% के सीएजीआर पर भारत की जीडीपी में वृद्धि का पूर्वानुमान लगाया है। वीओसीपीटी के भीतर और आस-पास हाल ही चालू हुए विद्युत संयंत्रों के कारण कोयला कार्गो की मांग बढ़ रही है। कोयला और कंटेनर दोनों का ही यातायात पिछले 5 वर्षों में निरंतर बढ़ रहा है।
- (iv). सागरमाला पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा संकल्पित एक राष्ट्रीय कार्यक्रम है जिसके अंतर्गत भारत में पत्तनों को विश्व श्रेणी के मानकों के अनुरूप आधुनिक बनाने की योजना है। इसके अंतर्गत नई प्रवृत्तियों और मांगों के आधार पर महत्वपूर्ण स्थानों में अपेक्षा आधारित नए पत्तनों का विकास करके यातायात की मात्रा को बढ़ाना है और इस प्रकार देश की आर्थिक वृद्धि को त्वरित करना है। पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा तैयार किये गए विकास कार्यक्रम के अनुरूप, वीओसीपीटी की मंशा 12,500 टीईयू के नए पैनामैक्स पोतों को प्रहस्त करने की है। मैसर्ज ड्रियूरी मैरीटाइम सर्विसज़, वीओसीपीटी द्वारा नियुक्त, किये गए एक अध्ययन के आधार पर यह अनुमान है कि वर्ष 2047-48 तक वीओसीपीटी में कंटेनर यातायात बुनियादी रूप से 3.6 मिलियन टीईयू तक और अधिकतम मामले में 4.3 मिलियन टीईयू और निम्नतम मामले में 2.8 मिलियन टीईयू पहुंचने की संभावना है। पत्तन अधिक कार्गो को आकर्षित करने के लिए फीडर से मुख्यधारा पत्तन में भी स्वयं को परिवर्तित कर सकता है। यह अपनी इष्टतम लोकेशन को अंतरराष्ट्रीय व्यापार मार्ग के निकट भी उत्तोलित कर सकता है और वर्तमान में कोलम्बो तथा अन्य एशियायी पत्तनों को पोतांतरित होने वाले कार्गो को भी पकड़ सकता है।
- (v). ऐसी स्थिति में, भीतरी और बाहरी चैनलों के साथ-साथ बर्थ संख्या 9 और उसकी बर्थ पाकेट के पहुंच मार्गों में मामूली सा तलकर्षण करके बिना किसी बड़ी अड़चन के 14.5 मीटर के पोतों को प्रहस्त किया जा सकता है और बर्थ संख्या 9 में उच्च क्षमता के पोतों को प्रहस्त करने के लिए फैंडरिंग सिस्टम का

उन्नयन करने के सिवा मौजूदा बर्थिंग संरचना में बिना कोई बड़ा सुधार किये 290 मीटर के अधिकतम एलएओ तक के 8000 टीईयू (75000 डीडब्ल्यूटी) और/अथवा 10,000 टीईयू आकार के कंटेनर पोतों को प्रहस्तन किया जा सकता है।

- (vi). (क). मैसर्ज आईसीओएम (2017) और मैसर्ज ड्रियूरी (2018) द्वारा पूर्वानुमानित कंटेनर यातायात का सारांश इस प्रकार है:-

वित्त वर्ष	मैसर्ज आईसीओएम (पोतांतरण के सिवाए) मिलियन टीईयू में	मैसर्ज आईसीओएम (पोतांतरण के सहित) मिलियन टीईयू में	मैसर्ज ड्रियूरी (पोतांतरण के सिवाए) मिलियन टीईयू में
2020	0.99	1.7	0.83
2025	1.18	4.9	1.16
2030	1.95	9.2	2.03

- (ख) वीओसीपीटी पिछले 5 वर्षों में प्रहस्तित कंटेनरों का ब्यौरा इस प्रकार है:-

अवधि	टीईयू
2015-16	611714
2016-17	642103
2017-18	697631
2018-19	739246
2019-20	795511

पिछले 5 वर्षों में वीओसीपीटी में कंटेनर यातायात की लगातार संयोजित वार्षिक वृद्धि दर 6% है।

- (vii). मैसर्ज ड्रियूरी द्वारा हाल ही में किये गए यातायात पूर्वानुमान अध्ययन यह भी उजागर करते हैं कि वीओसीपीटी की भावी यातायात वृद्धि मुख्यतः प्रक्षेपित कंटेनर यातायात पर निर्भर करती है। वीओसीपीटी में इस प्रकार दो मौजूदा कंटेनर टर्मिनल है नामतः बर्थ 7 और बर्थ 8 मौजूदा कंटेनर सुविधा बर्थों की क्वे लंबाई की बाधा के कारण कंटेनर पोतों की वर्तमान प्रवृत्ति को संभाल पाने में पर्याप्त नहीं हैं। 11.8 मीटर की ड्राफ्ट के साथ बर्थ 7 केवल 320 मीटर एलओए (क्वे लंबाई 370 मीटर) तक के पोतों को ही संभाल सकती है। बर्थ संख्या 8 (-) 14.2 मीटर ड्राफ्ट के साथ न्यूनतम 9.65 मीटर के ज्वार लाभ का प्रयोग करते हुए, 310 मीटर एलओए (क्वे लंबाई 345.5 मीटर) तक के पोतों को संभाल सकती है।

मैसर्ज ड्रियूरी द्वारा 2024-25 तक के गेटवे यातायात पूर्वानुमान के अनुसार 1.16 एम टीईयू है, मौजूदा क्षमता लगभग 1 एम टीईयू है। इसके आधार पर (-) 14.50 मीटर ड्राफ्ट के साथ तीसरा कंटेनर टर्मिनल विकसित करने की तत्काल आवश्यकता है जो गेटवे प्रक्षेपित यातायात को प्रहस्तित कर सके।

(viii). वीओसीपीटी ने 08 अक्टूबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा निम्नलिखित ब्यौरा भेजा है:-

क्र.सं.	विवरण	बर्थ संख्या 8 कंटेनर टर्मिनल 16.10.2008 के प्रशुल्क आदेश में यथासुविचारित	बर्थ संख्या 9 कंटेनर टर्मिनल
1.	परियोजना की क्षमता	6.00 लाख [16 अक्टूबर, 2008 के आदेश के अनुसार अप्रेंट प्रशुल्क आदेश में परिकलित इष्टतम क्षमता 597870 टीईयू है।]	6.00 लाख
2.	अपेक्षित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर	रेल लगी क्वे क्रेन (आरएमक्यूसी) – 3 नग	रेल लगी क्वे क्रेन (आरएमक्यूसी) – 3 नग
		रबड़ टायर गैट्री क्रेन (आरटीजीसी) – 9 नग	रबड़ टायर गैट्री क्रेन (आरटीजीसी) – 9 नग
		रीच स्टैकर – 1 नग	रीच स्टैकर – 1 नग
		ट्रैक्टर/ट्रालर – 18 नग	ट्रैक्टर/ट्रालर – 18 नग
3.	पूँजीगत लागत 8वीं बर्थ के लिए सूचकांकन के साथ/ 9वीं बर्थ के लिए प्रस्तावित पूँजीगत लागत	312.23 रु. X 1.4141 रु. = 441.52 करोड़ रु.	434.17 करोड़ रु.

(ix). इस पृष्ठभूमि में, कंटेनरयुक्त कार्गो के प्रहस्तन करने के लिए बर्थ सं. 9 को बीओटी आधार पर कंटेनर टर्मिनल के रूप में परिवर्तित करने के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव इस प्राधिकरण को स्वीकृति के लिए प्रस्तुत किया है। संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 का परीक्षण किया गया है और यह पाया गया है कि कंटेनर प्रहस्तन के लिए मौजूदा 8वें कंटेनर टर्मिनल के उपलब्ध सूचकांकित प्रशुल्क 16 अक्टूबर, 2008 के आदेश संख्या टीएएमपी/34/2008-बीओसीपीटी की 12 नवंबर, 2008 के राजपत्र संख्या 191 द्वारा अनुमोदित हैं, प्रस्तावित 9वीं बर्थ के कंटेनर प्रहस्तन परिचालनों के प्रशुल्क के रूप में उपयुक्त पाये गए हैं।

(x). कंटेनर प्रहस्तन के लिए उक्त संदर्भ प्रशुल्क आदेश में यथासंकल्पित निष्पादन मानक सविचारित हैं।

(xi). प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क के लिए अपनाये गए अप्रेंट प्रशुल्क आदेश का ब्यौरा:

(क). संदर्भ प्रशुल्क:

वर्तमान परियोजना बुनियादी तौर पर नए पैनामैक्स पोतों को प्रहस्त करने के लिए एक कंटेनर टर्मिनल है। प्राधिकरण ने इसी प्रकार की परियोजना के लिए अर्थात् वीओसीपीटी में बीओटी आधार पर पीपीपी मोड में कंटेनर प्रहस्तन के लिए कंटेनर टर्मिनल-8 के विकास के लिए 16 अक्टूबर 2008 के मामला संख्या टीएएमपी/34/2008-टीपीटी और 12 नवंबर, 2008 का राजपत्र संख्या 191 के द्वारा प्रशुल्क अधिसूचित किये थे। इसलिए, वीओसीपीटी ने प्राधिकरण की वेबसाइट में वार्षिक सूचकांकन गुणकों के अनुसरण में वर्ष 2017-18 तक 35.08%, वर्ष 2018-19 के लिए 2.07%, 2019-20 के लिए 2.56% और वर्ष 2020-21 के लिए 1.13% के सूचकांकन गुणक को सुविचार में लेते हुए वर्तमान परियोजना के संदर्भ शुल्क अपनाये जाने का प्रस्ताव किया है। संचयी सूचकांकन गुणक 143% है।

(ख). निष्पादन मानक:

वर्तमान प्रस्ताव के लिए लागू प्रशुल्कों का औचित्य वीओसीपीटी में डीबीएफओटी आधार पर पीपीपी मोड में कंटेनर और स्वच्छ कार्गो प्रहस्तन के लिए कंटेनर टर्मिनल बर्थ-8 के परियोजना विकास के अधिसूचित प्रशुल्कों पर आधारित है। अतः निष्पादन मानक भी उसी उत्पादकता स्तर पर उसी दंग से लिए गए हैं।

(xii). एतद् द्वारा यह पुष्टि की जाती है कि प्राधिकरण द्वारा 16 अक्टूबर, 2008 के आदेश संख्या टीएएमपी/34/2008-टीपीटी द्वारा पारित और 12 नवंबर, 2008 के राजपत्र संख्या 191 में अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क को वर्ष 2017-18 के 35.08% वर्ष 2018-19 के लिए 2.07% वर्ष 2019-20 के लिए 2.56% और वर्ष 2020-21 के 1.13% के सूचकांकन गुणक को सुविचार में लेते हुए “वीओसीपीटी में बीओटी आधार पर तीसरे कंटेनर टर्मिनल के रूप में बर्थ संख्या 9 का विकास” की प्रस्तावित परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण नई विकसित की जाने वाली परियोजना के लिए पर्याप्त है।

(xiii). प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह निबंधनों और शर्तों सहित ऊपर बतायी गई दरों पर 9वीं बर्थ कंटेनर टर्मिनल के प्रचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के उक्त प्रस्ताव पर सुविचार करे।

3.3. वीओसीपीटी ने वर्ष 2017-18 के 35.08% वर्ष 2018-19 के लिए 2.07% वर्ष 2019-20 के लिए 2.56% और वर्ष 2020-21 के 1.13% के सूचकांकन गुणक को लागू करते हुए प्रस्तावित ‘संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची’ संलग्न की है।

3.4. वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:-

(क). सकल बर्थ उत्पादन:

कंटेनरों के मामले में क्रेन दर को जलयनों से लिफ्ट ऑन/ऑफ टीईयू की कुल संख्या के व्यतीत क्रेन समय से भाग देकर निकाला जायेगा। व्यतीत क्रेन समय कुल आबंटित क्रेन घंटे में से घटा परिचालनात्मक और अपरिचालनात्मक विलंब होता है।

कंटेनरों के लिए सकल बर्थ उत्पादन के मानक निम्नवत् है:-

कंटेनर	मानक
मुख्य लाइन पोत	25 मूव प्रति घंटा/प्रति क्रेन
फीडर पोत	22 मूव प्रति घंटा/प्रति क्रेन

टिप्पणी: निर्धारित निष्पादन मानक पूरा करने में कमी के मामले में महत्व- 50%

(ख). मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय: कंटेनर:

किसी कंटेनर के लिए मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय का अर्थ उस कुल समय से है जिसमें कंटेनर टर्मिनल में रहा। कंटेनरों के लिए मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय का परिकलन औसत के रूप में किया जायेगा और यह उस टर्मिनल में महीने के दौरान प्रहस्त प्रत्येक कंटेनर के मार्गस्थ भंडारण के योग को कंटेनरों की कुल संख्या से भाग देकर निकाला गया होगा। और स्पष्ट करने के लिए, पोत से कंटेनर की उतरायी की तारीख और समय से लेकर उक्त कंटेनर के टर्मिनल के गेट के बाहर जाने तक का समय आयात बाक्स के लिए कुल मार्गस्थ भंडारण समय होगा। निर्यात के मामले में, कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के समय और तारीख से लेकर कंटेनर के पोत में लदान का समय और तारीख उस कंटेनर का भंडारण समय होगा। उतरायी, गेट-ईन, गेट-आउट और लदान के समय का ब्यौरा आईसीडी कंटेनरों सहित प्रत्येक कंटेनर के संबंध में रखे जाने की आवश्यकता रहेगी।

कंटेनर	मानक
टर्मिनल में आयत	2 दिन
टर्मिनल से निर्यात	4 दिन

टिप्पणी: निर्धारित निष्पादन मानक पूरा करने में कमी के मामले में महत्व- 25%

(ग). प्राप्ति/सुपुर्दगी परिचालनों के लिए वापसी समय:

प्राप्ति/सुपुर्दगी परिचालनों के लिए वापसी समय कार्गो के लदान/उतरायी में एक माह में लिये गये कुल समय को तैनात ट्रालरों/ रेकों की संख्या से भाग देकर जैसा भी मामला हो, निकाला जायेगा। इसके अतिरिक्त, यदि ट्रालर/रेक दोनों ही टर्मिनल में एकल प्रवेश पर लदान और उतरायी परिचालन करते हैं, आबंटित समय उन ट्रालरों/रेकों के लिए दोगुना कर दिया जायेगा।

कंटेनर	मानक
(i) कंटेनर के लिए ट्रालर (एकल परिचालन)	2 घंटे
(ii) कंटेनर के लिए ट्रालर (दोहरा परिचालन)	4 घंटे
(i) आईसीडी कंटेनर के लिए रेक (एकल परिचालन)	6 घंटे
(ii) आईसीडी कंटेनर के लिए रेक (दोहरा परिचालन)	12 घंटे

टिप्पणी: निर्धारित निष्पादन मानक पूरा करने में कमी के मामले में महत्व- 25%

4. वीओसीपीटी के बोर्ड ने 16 दिसंबर, 2019 को हुई न्यासी मंडलन की 4थी साधारण बैठक में सकल संख्या 87 के द्वारा अनुमोदन किया और निम्नलिखित संकल्प किया:-

- (i). परामर्शदाता की रिपोर्ट की संस्तुति के आधार पर, भारत सरकार की स्थायी वित्त समिति के अनुमोदन के अधीन, “9वीं बर्थ का पीपीटी मोड में बीओटी आधार पर कंटेनर टर्मिनल के रूप में विकास” को कार्यान्वित करना।
- (ii). विषयक परियोजना के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राधिकरण को आवेदन करना।
- (iii). परियोजना के कार्यान्वयन के अनुमोदन के लिए पोत परिवहन मंत्रालय को एसएफसी ज्ञापन प्रस्तुत करना।
- (iv). परियोजना के सफल कार्यान्वयन के लिए परियोजना प्राधिकारी/पत्तन की सहायता के लिए आईपीए के परामर्शदाता पैनल में से लेन-देन सलाहकार की नियुक्ति करना।
- (v). पीपीटी दिशनिर्देशों का अनुपालन करते हुए परियोजना के कार्यान्वयन सभी कार्यों और कृत्यों को करने के लिए अध्यक्ष/वीओसीपीटी को, एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय के अनुमोदन के अधीन, प्राधिकृत करना।

5. चूंकि वीओसीपीटी का प्रस्ताव हितधारकों से परामर्श के बाद, 16 अक्टूबर, 2008 के आदेश द्वारा पहले से अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क अपनाये जाने से संबंधित है, इसलिए उक्त प्रस्ताव को, अन्य समान संदर्भ प्रशुल्क मामलों में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप परामर्श के लिए नहीं लिया गया।

6. मामले की संक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:-

- (i). वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) का प्रस्ताव सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीटी) के अंतर्गत निर्माण परिचालन, हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर बर्थ संख्या 9 को कंटेनर टर्मिनल के रूप में परिवर्तित करने पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण का है।

वीओसीपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव को दायर करने की पृष्ठभूमि देते हुए बताया है कि प्रस्ताव पत्तन द्वारा नियुक्त परामर्शदाता मैसर्स ड्रियूरी मैरीटाइम एडवाइजर्स द्वारा किये गए कंटेनर यातायात के पूर्वानुमान पर आधारित है। उस रिपोर्ट के आधार पर, वीओसीपीटी का यह मत है कि एक्जिम व्यापार को सुस्थित बनाये रखने के लिए प्रक्षेपित कार्गो को प्रहस्तन करने हेतु यह आवश्यक हो जाता है कि (-) 14.50 मीटर ड्राफ्ट के साथ 290 मीटर एलओए का एक तीसरा कंटेनर टर्मिनल तत्काल विकसित किया जाए।

पत्तन ने चालू प्रस्ताव संदर्भ प्रशुल्क 2013 के अंतर्गत प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन के लिए दायर किया है जो बीओटी आधार पर वीओसीपीटी की बर्थ संख्या 8 के अंतर्गत टर्मिनल के लिए 16 अक्टूबर, 2008 के आदेश संख्या टीएएमपी/34/2008-टीपीटी द्वारा प्रासमिक पद्धति का अनुपालन करते हुए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्कों को अपनाते हुए तैयार किया गया है। 16 अक्टूबर, 2008 के उक्त आदेश में अनुमोदित दरों की वैधता 01 जनवरी, 2008 के आधार वर्ष के साथ डब्ल्यूपीआई में 60% की निर्धारित दर के सूचकांकन के अधीन 30 वर्षों के लिए है। पत्तन ने अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत इस प्राधिकरण द्वारा घोषित लागू वार्षिक सूचकांकन गुणकों को लागू करने के पश्चात् उक्त आदेश में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाते हुए चालू परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

- (ii). जैसा इस आदेश में पहले भी चर्चा की गई है, 30 वर्ष की अवधि के लिए बीओटी आधार पर, कंटेनर टर्मिनल (8वीं बर्थ) के लिए पहले की परियोजना में कंटेनर प्रहस्तन के संकल्पित उपस्कर आरएमक्यूसी और रबड़ टायर युक्त गैट्रीक्रेन (आरटीजीसी) रीच स्टैकर और ट्रैक्टर ट्रालर थे। वर्तमान प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने उन्हीं उपस्कर प्रोफाइल से बर्थ संख्या 9 के परिवर्तन की संकल्पना की है। पत्तन ने पुष्टि की है कि 16 अक्टूबर, 2008 का आदेश संख्या टीएएमपी/34/2008-टीपीटी के द्वारा बीओटी आधार पर कंटेनर टर्मिनल (बर्थ संख्या 8) के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क विकसित की जाने वाली नई परियोजना अर्थात् बीओटी आधार पर वीओसीपीटी में तीसरे कंटेनर टर्मिनल के रूप में बर्थ संख्या 9 का विकास, के लिए पर्याप्त है। वीओसीपीटी द्वारा चालू प्रस्ताव को पत्तन के न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है।

इसलिए, वीओसीपीटी ने इस प्राधिकरण के 16 अक्टूबर, 2008 के आदेश संख्या टीएएमपी/34/2008-टीपीटी के द्वारा निर्धारित अधिकतम प्रशुल्क को, वर्तमान में लागू सूचकांकन कारक लागू करते हुए पीपीपी मोड में बीओटी आधार पर बर्थ संख्या 9 का कंटेनर टर्मिनल 9 को परिवर्तित करने पर अपफ्रंट प्रशुल्क का अनुमोदन चाहने का प्रस्ताव दायर किया है।

- (iii). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 के अनुसार, पत्तन के पास यह विकल्प होता है कि वह अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत संबंधित महापत्तन न्यास के उस वस्तु/सेवा के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क को अपना ले। यदि संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं है अथवा संबंधित महापत्तन न्यास में निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क विकास के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करते हैं तब पत्तन के पास अन्य किसी महापत्तन न्यास में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित उच्च अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने का भी विकल्प है यदि परियोजना में संकल्पित वस्तु/सेवा के लिए पर्याप्त है तो ब्यौरा और औचित्य देते हुए उन्हें भी अपना सकता है।

वर्तमान प्रस्ताव में, पत्तन ने अपने स्वयं के पत्तन में बर्थ संख्या 8 में कंटेनर टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने समर्थित किया है कि बर्थ संख्या 9 के लिए संकल्पित कंटेनर टर्मिनल इष्टतम क्षमता, उपस्कर प्रोफाइल पूंजीगत लागत

(अपफ्रंट अंगीकृत प्रशुल्क के सूचकांकन के लिए प्रयुक्त सूचकांकन लागू करने के पश्चात्) के निबंधनों में, जिन पर पूर्व के पैराग्राफों में चर्चा की गई है, इसलिए दोहराया नहीं जाता, 16 अक्टूबर, 2008 के आदेश के द्वारा बर्थ संख्या 8 के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में सुविचारित प्रतिमानों के तुलनीय हैं। पत्तन ने यह भी पुष्टि की है कि बर्थ संख्या 8 स्थित कंटेनर टर्मिनल के लिए 16 अक्टूबर, 2008 के आदेश के द्वारा अनुमोदित उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क वर्तमान परियोजना का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता है। अतः संक्षेप में, वीओसीपीटी का प्रस्ताव संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 में निर्धारित विकल्पों में उपयुक्त बैठता है।

उक्त स्थिति को देखते हुए, और यह मान्य करते हुए कि 16 अक्टूबर, 2008 के आदेश संख्या टीएएमपी/34/2008-वीओसीपीटी में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क के मानक और सिद्धांत अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 पर आधारित हैं, यह प्राधिकरण उक्त आदेश में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को अंगीकार करने के वीओसीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर अग्रसर होने को प्रवृत्त है।

- (iv). इस प्राधिकरण द्वारा 16 अक्टूबर, 2008 के आदेश संख्या टीएएमपी/34/2008-टीपीटी द्वारा बर्थ संख्या 8 के कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची निर्धारित करती है कि प्रशुल्क कैप्स मुद्रास्फीति के प्रति सूचकांकित किये जायेंगे, परंतु 1 जनवरी 2008 और संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच में थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% की सीमा तक ही सूचकांकित होंगे।

चूंकि उक्त आदेश में सूचकांकन के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी 2008 के रूप में निर्धारित है, वीओसीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2017-18 तक के लिए 1 जनवरी, 2008 को आधार वर्ष के लिए घोषित 35.08% संचयी सूचकांकन गुणक लागू करके और इस प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत घोषित बार के वर्षों 2018-19 के लिए 2.07%, वर्ष 2019-20 के लिए 2.56% और 2020-21 के लिए 1.13% वार्षिक सूचकांकन गुणकों को लागू करने के पश्चात् सूचकांकित दर का प्रस्ताव किया है। उक्त सूचकांकन कारक का पूर्ण योग 1.43 बनता है (यानी $1.3508 \times 1.0207 \times 1.0256 \times 1.0113$)। वर्ष जनवरी 2008 के आधार वर्ष के साथ इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर पर प्रयोज्य सूचकांकन दर लागू करने के पश्चात्, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर सही पायी गई है और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुरूप है।

पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा अक्टूबर, 2008 में अनुमोदित दरमानों में अंगीकृत अपफ्रंट प्रशुल्क में निर्धारित सभी प्रशुल्क मदों के लिए प्रयोज्य सूचकांकन लागू करने के पश्चात् सूचकांकन दर प्रस्तावित की है। इसलिए वीओसीपीटी द्वारा संदर्भ प्रशुल्क के रूप में प्रस्तावित कंटेनर वार सूचकांकित दर अनुमोदित है।

- (v). भावी अवधि के लिए संदर्भ प्रशुल्क के सूचकांकन को शासी करने वाली वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी 1 जनवरी 2008 के संदर्भ से है। चूंकि संदर्भ प्रशुल्क वर्ष 2020 में अधिसूचित होंगे, भावी अवधि के लिए सूचकांक 1 जनवरी 2020 के संदर्भ से होगा। इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित सामान्य टिप्पणी को उस हद तक आशोधित किया जाता है।
- (vi). वीओसीपीटी द्वारा अंतर्विष्ट करने के लिए प्रस्तावित 16 अक्टूबर 2008 के आदेश के दरमानों में यथानुमोदित दरों के प्रयोजनार्थ शासी करने वाली अन्य सभी सोपाधिकताएं पत्तन द्वारा प्रस्तावित निर्धारित की जाती हैं जो विदेशगामी पोत के तटीय यात्रा में परिवर्तन और कार्गो संबंधी प्रभारों की उगाही से संबंधित सामान्य निबंधनों और शर्तों के अंतर्गत टिप्पणी संख्य (ii) को अद्यतन करने के अधीन है और ऐसा करना तटीय रियायती दरपर कार्गो संबंधी प्रभारों की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण और मानदंड प्रणाली के संबंध में सभी महापत्तन न्यासों और वीओटी प्रचालकों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा

पारित सामान्य अंगीकरण आदेश के अनुरूप है। चूंकि पोत संबंधी प्रभार संगत नहीं है, इसलिए सामान्य अंगीकरण आदेश में निर्धारित अन्य उपबंधों को इस मामले में निर्धारित नहीं किया जाता।

- (vii). इस प्राधिकरण द्वारा 16 अक्टूबर, 2008 के आदेश द्वारा अनुमोदित और वर्तमान प्रस्ताव में पत्तन द्वारा अंगीकृत अपफ्रंट प्रशुल्क कोई निष्पादन मानक निर्धारित नहीं करते। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि संदर्भ प्रशुल्क के साथ-साथ निष्पादन मानक भी निर्धारित किये जाएं। इसलिए पत्तन ने वर्तमान प्रस्ताव में निष्पादन मानकों का प्रस्ताव भी किया है। पत्तन ने उनका आधार भी प्रस्तुत किया है, जिन पर निम्नलिखित पैराओं में चर्चा की जाती है:-

- (क). वीओसीपीटी ने बर्थ संख्या 9 स्थित कंटेनर टर्मिनल में सकल बर्थ उत्पादन/घंटा मुख्य लाइन पोतों के लिए 25 मूव/क्रेन/घंटा और फीडर पोत के लिए 22 मूव/क्रेन/घंटा निष्पादन मानक का प्रस्ताव किया है।

16 अक्टूबर, 2008 के आदेश में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क क्वे क्षमता निर्धारण के लिए सुविचारित सूत्र में उत्पादकता का आधार 25 मूव प्रति क्रेन प्रति घंटा का लिया है। अतः मुख्य लाइन पोत के लिए 25 मूव प्रति क्रेन/ प्रति घंटा की प्रस्तावित उत्पादकता ठीक पायी जाती है अतः पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित अनुमोदित की जाती है। यहां यह उल्लेख करना समीचीन है कि 25 मूव/क्रेन/घंटा की उत्पादकता जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी), चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) और दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) जैसे अन्य महापत्तन न्यासों की कंटेनर टर्मिनल परियोजनाओं के संदर्भ प्रशुल्कों में भी निर्धारित हैं।

जहां तक वीओसीपीटी में फीडर पोतों के लिए 22 मूव का संबंध है, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि अक्टूबर, 2008 के आदेश में वीओसीपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में फीडर पोतों के लिए अलग से उत्पादकता लेखबद्ध नहीं की गई है। श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन न्यास (एसपीएमटी) के कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ प्रशुल्क में, जो जेएनपीटी के निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क को अंगीकृत करने पर आधारित हैं, पत्तन ने फीडर पोतों के लिए 22 मूव प्रति घंटा प्रति क्रेन की उत्पादकता का प्रस्ताव किया था, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था। ऐसी स्थिति में, फीडर पोत के लिए 22 मूव प्रति क्रेन प्रति घंटा का पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक निर्धारित किया जाता है, जो एसपीएमटी में निर्धारित के अनुरूप है।

- (ख). वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अन्य निष्पादन मानक आयात और निर्यात कंटेनरों के लिए मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय से संबंधित हैं जो क्षमता निर्धारण के लिए सुविचारित मानकों के अनुरूप हैं अतः वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित किये जाने हैं। टर्न अराउंड समय के लिए प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालनों के प्रतिमान एसपीएसटी और जेएनपीटी स्थित कंटेनर टर्मिनलों के संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित करते समय निर्धारित निष्पादन मानकों के अनुरूप प्रतीत होते हैं, अतः वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित किये जाते हैं।

- (viii). यदि सुविचारित अभिलेख के कारण अथवा किन्हीं अन्य उचित कारणों से कोई अशुद्धि पायी जाती है तो वीओसीपीटी परियोजना की बोली प्रक्रिया पूरी होने से पहले निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर उचित कारण/औचित्य बताते हुए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

7.1. उपरोक्त विश्लेषण के अधीन, वीओसीपीटी की बर्थ संख्या 9 के कंटेनर टर्मिनल में परिवर्तन पर संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और निष्पादन मानक, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित क्रमशः **अनुलग्नक-I** और **अनुलग्नक - II** के रूप में संलग्न है।

7.2. परिणाम में और ऊपर दिए गए कारणों के लिए और सामूहिक विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीओसीपीटी में वीओसीपीटी की बर्थ संख्या 9 के कंटेनर टर्मिनल में परिवर्तन पर संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को अनुमोदित करता है तथा इन्हें निष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित करता है।

7.3. 2013 के संशोधन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, वीओसीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और बाद में सहमति के अनुसार पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित लाइसेंस करार में उल्लेख करे।

8.1. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) के तिथि से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क, उस वर्ष के लिए प्रासंगिक संबंधित क्रमबद्ध संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए उपबंधों के अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

लेकिन, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से निष्पादन मानकों (निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क) के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व संबंधित वर्ष के लिए क्रमबद्ध संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क 15 प्रतिशत से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

8.2. परियोजना के लाइसेंस करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है, जैसा लाइसेंस करार में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।

8.3. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के भीतर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।

8.4. परिचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करार में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानकों में उपलब्धि प्राप्त न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और परिचालक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का पात्र होगा।

8.5. वीओसीपीटी के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात से संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामा में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

8.6. निष्पादन-संबद्ध-प्रशुल्क संबंधित प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों और परिचालक द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण परिचालक द्वारा निष्पादन मानक उपलब्धियां अथवा अन्यथा के आधार पर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए दृष्टांत का अनुपालन किए जाएगा।

8.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से पीपीपी परिचालक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानक पूरे करने की शर्त के साथ इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी परिचालक तीसरे वर्ष से निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए पीपीपी परिचालक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ 15 मार्च तक निष्पादन प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वर्ष से लागू होने वाले निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

8.8. यदि किसी प्रयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के पीपीपी परिचालक द्वारा कोई उपलब्धि हासिल न किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरांत अभ्यावेदन की जांच की जाएगी और वीओसीपीटी को निष्कर्ष से अवगत कराया जाएगा। वीओसीपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

8.9. लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को लाइसेंस करार अग्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा।

8.10. पीपीपी परिचालक कार्गो यातायात, पोत बर्थ की दिन की आउटपुट और पोतों के टर्न-अराउंड समय औसत बर्थिंग पूर्व प्रतीक्षा समय के साथ-साथ प्रत्येक बर्थ के वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेगा। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर पीपीपी परिचालकों द्वारा प्रस्तुत की जाएगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

8.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील आँकड़े/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में पीपीपी परिचालक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आँकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा. /360/2020-21]

अनुलग्नक- I

वी. ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास में बीओटी आधार पर तीसरे कंटेनर टर्मिनल के रूप में

बर्थ संख्या 9 के विकास की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

अध्याय 1 – परिभाषाएं और सामान्य निबंधन तथा शर्तें

1.1. परिभाषाएं – सामान्य

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता है, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). **“तटीय पोत”** का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी एक पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). **“कंटेनर”** का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर, कार्गो के परिवहन और चट्टा लगाने के लिए उपयुक्त और प्रहस्तित यथा एक इकाई और कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा लिफ्ट किए जाने की क्षमता अवश्य होनी चाहिए।
- (iii). **“विलंबशुल्क”** का अभिप्राय निःशुल्क अवधि के बाद टर्मिनल परिसर के भीतर अंतरण क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के

लिए देय प्रभारों से है, दरमान में यथाविनिर्दिष्ट हो।

- (iv). **“विदेशगामी पोत”** अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई पोत।
- (v). **“निःशुल्क अवधि”** का अभिप्राय उस अवधि से है जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को बिना विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के भंडारण की अनुमति दी जाती है और यह अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के अप्रचालन-दिवसों के अतिरिक्त होगी।
- (vi). **“संपूर्ण कंटेनर भार”** (एफसीएल) का अभिप्राय उस कंटेनर से है जिसमें पोत की माल-सूची में एक ही परेषिती से संबंधित कार्गो हो।
- (vii). **“जोखिमपूर्ण कंटेनर”** का अभिप्राय इंटरनेशनल मेरीटाइम अर्गेनाइजेशन (आईएमओ) के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाले कंटेनर से है।
- (viii). **“आईसीडी”** अर्थात् अंतर्देशीय कंटेनर डिपो।
- (ix). **“एक कंटेनर भार से कम”** (एलसीएल) का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जिसमें पोत की माल-सूची में एक परेषिती से अधिक से संबंधित कार्गो हो।
- (x). **“अति आयामीय कंटेनर”** का अभिप्राय मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कोने की समस्या वाले बॉक्सों सहित) और लिफ्टिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- (xi). **“पत्तन”** अर्थात् वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास।
- (xii). **“प्रति दिन”** अर्थात् प्रति केलेडर दिवस अथवा उसका भाग।
- (xiii). **“प्रशीतन कंटेनर”** का अभिप्राय प्रशीतित कंटेनर से है जो सामानों को वहन करने के लिए उपयोग किया जाता है और वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति का प्रावधान किया जाता है।
- (xiv). **“शट आऊट कंटेनर”** का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जो पोत पहचान सूचना सं. (वीआईएन) कंटेनर अग्रिम सूचना सूची (सीओपीआरएआर) द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत विशेष में निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष में नौभरित नहीं किया जाता है।
- (xv). **“पोतांतरण कंटेनर”** का अभिप्राय ऐसे किसी कंटेनर से है जो कंटेनर टर्मिनल में भंडारित एक पोत से उतारा जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौभरित किया जाता है।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें:

- (i). पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए पोत ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशगामी’ और कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii). (क). पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली
 - (क). सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का कोई विदेशगामी पोत, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत को जो किसी भारतीय पत्तन में अपने आगमन के पहले पत्तन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर परिवर्तित होता है, जब तक किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी जब तक वह भारतीय तट पर यात्रा करता है।

- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौहवन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन विनिर्दिष्ट अवधि अथवा यात्रा के लिए लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिए मानक
- (क). 'विश्वभर और तटीय' प्रचालन के लिए जारी सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत के प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संबंध में घाट शुल्क सहित तटीय दरें प्रभार्य की जानी चाहिए यानी निम्नलिखित परिदृश्य में पोत से तट अंतरण और क्वे से /को भंडारण यार्ड से/को अंतरण:
- (i). तटीय यात्रा के लिए परिवर्तित और किसी एक भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो ढोना।
- (ii). तटीय यात्रा के लिए परिवर्तित* परंतु किसी भारतीय पत्तन से अन्य भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो ढोना।
- * केंद्रीय उत्पाद और सीमाशुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोतों में, बिना सीमाशुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो ढोने की अनुज्ञा देता है।
- (ख). विदेशी ध्वज वाले पोत के पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी विनिर्दिष्ट अवधि और यात्रा के लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय यात्रा के लिए परिवर्तन के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए लादा गया तटीय कार्गो/कंटेनर पर तटीय कार्गो/कंटेनर पर लागू दर ही प्रभार्य होगी।
- (iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज
- (क). प्रयोक्ता को किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ख). इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग). टर्मिनल प्रचालक द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख से 20 दिनों बाद अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
- (घ). प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया हो।
- (iv). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर उच्चतर रुपये में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (v). वापसी के उन्हीं दावों पर कार्रवाई की जाएगी जिनकी वापसी-योग्य राशि रु. 100/- अथवा अधिक होगी। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक किसी अनुपूरक अथवा प्रभार बिलों के अधीन मांग नहीं करेगा, यदि टर्मिनल को देय राशि रु. 100/- अथवा कम हो।
- (vi). लंबाई में 20' से कम और तक के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू के रूप में परिगणित किया जाएगा।

- (vii). टर्मिनल के अंदर इकाई, लदाई रूप में आने वाला और बाहर जाने वाला कोई एलसीएल कंटेनर प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए एफसीएल रूप में माना जाएगा।
- (viii). प्रयोक्ताओं को टर्मिनल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ix). यदि पोत टर्मिनल प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, निष्क्रिय अवधि के दौरान प्रोद्भूत वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष कटौती टर्मिनल प्रचालक द्वारा स्वीकार की जाएगी।
- (x). (क). सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). रियायत जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों और कार्गो तथा कंटेनरों के घाटशुल्क पर होगी।
- (ग). विदेशी पत्तन से टीपीटी के बर्थ सं. 9 कंटेनर टर्मिनल पर उतरने वाले और अनुवर्ती पोतांतरण के लिए तटीय समुद्रयात्रा पर भारतीय पोत अथवा विलोमतः कंटेनर से विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत प्रमार्थ होगा।
- (xi). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, कटौतियों और छूट निम्नतम स्तर है। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर कटौतियों अथवा छूट स्वीकृत कर सकता है।
- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोग को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है परंतु दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तरों से ज्यादा नहीं होनी चाहिए। बशर्ते टर्मिनल को ऐसी निम्नतर दरों और अथवा/ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

अध्याय- II

कंटेनर प्रचालन प्रभार

2.1. सामान्य और प्रशीतन कंटेनर प्रभार।

टिप्पणी: निम्नलिखित तत्वों अर्थात् नौभरण, घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन, बांधना और खोलना, नौचालन योजना, कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए प्रभार की अनुसूची 2.1(क)(i), 2.2, 2.3(क)(i), 2.4(क)(i) में निर्धारित समेकित कंटेनर प्रहस्तन प्रभार।

2.1. क. (i) बांधना/खोलना सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक

(i).	लदा हुआ कंटेनर	2110.8	3166.2	4221.59	1266.48	1899.72	2532.95
(ii).	खाली कंटेनर	2110.8	3166.2	4221.59	1266.48	1899.72	2532.95

2.1.क. (ii). क्यूसी से यार्ड और विलोमतः परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन और ग्राहकों को और से सुपुर्दगी/प्राप्ति।

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1,231.30	1846.95	2,462.60	738.77	1108.17	1477.56
(ii).	खाली कंटेनर	879.5	1319.25	1758.99	527.7	791.54	1055.4

2.1.ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड –सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1465.83	2198.75	2931.67	1465.83	2198.75	2931.67
(ii).	खाली कंटेनर	1465.83	2198.75	2931.67	1465.83	2198.75	2931.67

2.1.ग. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड – सीधे सुपुर्दगी के लिए

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	439.75	659.62	879.5	439.75	659.62	879.5
(ii).	खाली कंटेनर	439.75	659.62	879.5	439.75	659.62	879.5

टिप्पणी: सामान्य कंटेनर सामान्य प्रकार के कंटेनर है, जो अनुवर्ती अनुसूचियों में उल्लिखित किन्हीं विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते हैं।

2.2. पोतांतरण कंटेनर प्रभार।

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	3166.2	4749.3	6332.39	1899.72	2849.58	3799.43

(ii).	खाली कंटेनर	3166.2	4749.3	6332.39	1899.72	2849.58	3799.43
-------	-------------	--------	--------	---------	---------	---------	---------

टिप्पणी: पोतांतरण कंटेनर के रूप में मूलतः घोषित किसी कंटेनर को बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा वाहित किया जाता है तो वह पोतांतरण कंटेनर अपनी पहचान खो देगा और सामान्य कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

2.3. जोखिमपूर्ण कंटेनर प्रभार।

2.3.क. (i). बांधना/खोलना सहित घाट केन द्वारा प्रहस्तन

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	2638.49	3957.74	5276.99	1583.1	2374.64	3166.2

2.3.क. (ii). क्यूसी से यार्ड और विलोमतः परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर यार्ड पर प्रहस्तन और ग्राहकों को और से सुपुर्दगी/प्राप्ति।

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1539.13	2308.72	3078.25	923.48	1385.25	1846.95

2.3.ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड- सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1832.29	2748.47	3664.58	1832.29	2748.47	3664.58

2.3.ग. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड- सीधे सुपुर्दगी के लिए

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	549.72	824.58	1099.44	549.72	824.58	1099.44

2.4. अति आयामीय कार्गो कंटेनर प्रभार।**2.4.क. (i). बांधना/खोलना सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन**

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	2638.49	3957.74	5276.99	1583.1	2374.64	3166.2
(ii).	खाली कंटेनर	2638.49	3957.74	5276.99	1583.1	2374.64	3166.2

2.4. क. (ii). क्यूसी से यार्ड और विलोमत: परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर यार्ड पर प्रहस्तन और ग्राहकों को/से सुपुर्दगी/प्राप्ति।

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1539.13	2308.72	3078.25	923.48	1385.25	1846.95
(ii).	खाली कंटेनर	1099.37	1649.03	2198.75	659.62	989.48	1319.25

2.4.ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड - सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1832.29	2748.47	3664.58	1832.29	2748.47	3664.58
(ii).	खाली कंटेनर	1832.29	2748.47	3664.58	1832.29	2748.47	3664.58

2.4.ग. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड- सीधे सुपुर्दगी के लिए

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	549.72	824.58	1099.44	549.72	824.58	1099.44
(ii).	खाली कंटेनर	549.72	824.58	1099.44	549.72	824.58	1099.44

2.5. छूट:

जब टर्मिनल प्रचालक का उपस्कर किन्हीं कारणों से उपलब्ध नहीं हो तब टर्मिनल प्रचालक की पूर्व लिखित अनुमति से, अपनी स्वयं की व्यवस्थाओं से विभिन्न प्रचालन करने के लिए प्रयोक्ताओं पर निम्नलिखित छूटें लागू होंगी।

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(क).	यदि जलयान के गियर्स जलयान से तट अथवा विलोमतः कंटेनरों की लड़ाई/उतराई के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं।	1029.66	1544.49	2059.31	617.79	926.69	1235.59
(ख).	यदि टर्मिनल प्रयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा कंटेनर यार्ड से घाट कंटेनरों के परिवहन के लिए स्वयं का ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात करता है।	214.52	321.77	429.02	128.71	193.06	257.42
(ग).	यदि टर्मिनल प्रयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः कंटेनरों की लिफ्टिंग के लिए स्वयं का उपस्कर तैनात करता है।	214.52	321.77	429.02	214.52	321.77	429.02
(घ).	यदि टर्मिनल प्रयोक्ता कंटेनर को बांधने/खोलने के प्रचालन के लिए लेबर उपलब्ध करवाता है।	102.97	154.45	205.93	61.78	92.67	123.56

टिप्पणियां:

- (1). निजी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित बैंक टू टाऊन कंटेनरों के लिए कोई छूट स्वीकार्य नहीं होगी।
- (2). क्रमांक (घ) के मामले में, उपर्युक्त छूट वास्तव में बांधे गए कंटेनरों की संख्या तक सीमित होगी।

2.6. पोतों के हैच कवरों के प्रहस्तन प्रभार

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु. में)	तटीय (रु. में)
(i).	जब घाट पर हैच कवर डाला जाता है	2702.85	1621.71
(ii).	घाट पर बिना हैच कवर डाले	1084	650.4

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा प्रभार्य होगा।

2.7. पोत (रेस्टोज) के भीतर कंटेनरों के स्थानांतरण प्रभार

(क) हैच के भीतर स्थानांतरण (उतराई और पुनः नौभरण के बिना)

विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक

लदे हुए और खाली	908.10	1,362.15	1,816.20	544.86	817.29	1,089.72
-----------------	--------	----------	----------	--------	--------	----------

(ख) स्थानांतरण बाया घाट (घाट पर उतराई द्वारा स्थानांतरण और पुनः नौभरण)

विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
लदे हुए और खाली	3,017.47	4,526.20	6,034.93	1,810.48	2,715.72	3,620.96

2.8 शट आऊट कंटेनर प्रभार।

विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
लदे हुए और खाली	1,649.03	2,473.54	3,298.05	1,649.03	2,473.54	3,298.05

टिप्पणियां:

- (1). उपर्युक्त प्रभार वहां लागू होंगे जहां निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर शट आऊट हो और टर्मिनल के बाहर सुपुर्दगी दी जाती है।
- (2). इस मामले में, कंटेनर को निःशुल्क भंडारण अवधि प्रथम कंटेनर प्राप्त होने के समय से खंड 2.10 के अनुसार दी जाएगी। यदि निःशुल्क भंडारण अवधि समाप्त हो जाती है, भंडारण प्रभार निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात लिफ्ट ऑन के समय तक परिकलित किए जाएंगे।

2.9 प्रशीतन कंटेनरों पर लागू सामान्य सेवाओं के लिए प्रभार।

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	ट्रिप-पूर्व निरीक्षण (विजली की आपूर्ति सहित)	1,979.23	1,979.23	1,979.23	1,979.23	1,979.23	1,979.23
(ii).	पोत के बोर्ड पर कनेक्शन देने अथवा कनेक्शन हटाने की सेवाएं	131.57	131.57	131.57	131.57	131.57	131.57
(iii).	कंटेनर की सफाई	102.97	205.93	308.90	102.97	205.93	308.90
(iv).	विजली की आपूर्ति (कनेक्शन देना और कनेक्शन हटाना, प्रशीतन यार्ड पर तापमान के अनुवीक्षण सहित) प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	213.08	319.62	639.24	213.08	319.62	639.24

टिप्पणियां :

- (1). ऊपर निर्धारित प्रशुल्क में प्रतिमान निर्धारण अथवा खराब प्रशीतन कंटेनरों की मरम्मत और अनुरक्षण शामिल नहीं हैं।
- (2). ऊपर अनुसूचनी में निर्धारित प्रभार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू होंगे।

- (3). प्रशीतन कंटेनरों का ट्रिप-पूर्व निरीक्षण, पोत के बोर्ड पर कनेक्शन देना अथवा कनेक्शन हटाना और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध किए जाने पर प्रदान की जाएंगी।
- (4). प्रशीतन कंटेनरों का ट्रिप-पूर्व निरीक्षण और पोतों के बोर्ड पर कनेक्शन देना अथवा कनेक्शन हटाना सेवाएं कंटेनरों की लंबाई पर ध्यान दिए बिना एक समान होंगे।

2.10 विराम समय प्रभार

2.10.क. लदे हुए आयात कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	3 दिनों से 7 दिन	207.36	414.72	622.08	207.36	414.72	622.08
(iii).	8 दिनों से 15 दिन	414.72	829.45	1,244.17	414.72	829.45	1,244.17
(iv).	उसके पश्चात्	829.45	1,658.90	2,488.33	829.45	1,658.90	2,488.33

2.10.ख. लदे हुए निर्यात कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	प्रथम 4 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	5 दिनों से 7 दिन	207.36	414.72	622.08	207.36	414.72	622.08
(iii).	8 दिनों से 15 दिन	414.72	829.45	1,244.17	414.72	829.45	1,244.17
(iv).	उसके पश्चात्	829.45	1,658.90	2,488.33	829.45	1,658.90	2,488.33

2.10.ग. खाली आयात अथवा निर्यात कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क

(ii).	3 दिनों से 7 दिन	207.36	414.72	622.08	207.36	414.72	622.08
(iii).	8 दिनों से 15 दिन	414.72	829.45	1,244.17	414.72	829.45	1,244.17
(iv).	उसके पश्चात्	829.45	1,658.90	2,488.33	829.45	1,658.90	2,488.33

2.10 घ. लदे हुए/खाली पोतांतरण कंटेनर।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	16 दिनों से 30 दिन	207.36	414.72	622.08	207.36	414.72	622.08
(iii).	उसके पश्चात्	414.72	829.45	1,244.17	414.72	829.45	1,244.17

2.10.ङ. लदे हुए और खाली शट-आउट कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	प्रथम 15 दिन	207.36	414.72	622.08	207.36	414.72	622.08
(ii).	16 दिनों से 30 दिन	414.72	829.45	1,244.17	414.72	829.45	1,244.17
(iii).	उसके पश्चात्	829.45	1,658.90	2,488.33	829.45	1,658.90	2,488.33

टिप्पणियां:

- (1). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम-समय (भंडारण) अवधि कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से शुरू होगी।
- (2). निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के अप्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (3). पोतांतरण कंटेनर जिनकी हैसियत बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी में बदल जाती है, रियायती भंडारण प्रभार खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार प्रासंगिक आयात कंटेनर भंडारण प्रशुल्क के बराबर वसूल किए जाएंगे।
- (4). बाद में रेल से प्रेषण का साधन बदलने वाले पोतांतरण कंटेनरों को भंडारण शुल्कों की वसूली के प्रयोजन के लिए अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माना जाएगा। ऐसे मामलों में, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड कंटेनरों के संचालन के लिए अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार लागू होंगे।

- (5). उपयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जिस दौरान टर्मिनल प्रचालक उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कंटेनरों की सुपुर्दगी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।
- (6). बाद में रेल से प्रेषण का साधन बदलने वाले सामान्य आयात कंटेनरों के लिए केवल सामान्य आयात कंटेनरों के लिए लागू निःशुल्क अवधि ही मिलेगी।
- (7). शट आऊट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के शट आऊट होने के बाद वाले दिन से नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक परिकलित की जाएगी।
- (8). (i). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना होंगे।
- (ii). अति आयामीय कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार ऊपर दिए गए तत्संबन्धी स्लैब के अधीन तत्संबन्धी कंटेनर द्वारा अभिग्रहीत करने वाले भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या पर आधारित होगा।
- (9). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्त की तारीख तक अथवा कंटेनर की लदाई की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, प्रभार्य होंगे परंतु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:
- (i). परेषिती परित्याग- पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
- (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का चुनाव करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त, के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
- (क) लाइन कंटेनर की संरक्षा कार्गो के साथ और इसे वापस लेने अथवा इसे टर्मिनल परिसर से हटाने के लिए शुरू करेगा; और
- (ख) लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी टर्मिनल प्रभार अदा करेगा।
- (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती है।
- (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/ जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोटे जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बंद होगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, पकड़े गए/ जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बंद होगा।

अध्याय - III

3.1. विविध सेवाओं के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर (रु. में)		
		कंटेनर 20' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i).	सील लगाना/उतारना	286.02	286.02	286.02
(ii).	सीवाई में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	929.56	1,394.33	1,859.10
(iii).	टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए प्रभार	1,144.06	1,716.10	2,288.13

(iv).	सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण	1,287.07	1,930.61	2,574.14
(v).	सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों का स्टैकिंग	393.27	579.18	772.24
(vi).	सीधे लदाई	715.04	1,072.56	1,072.56
(vii).	फेरबदल	1,215.57	1,823.35	1,823.35
(viii).	शिपमेंट स्थिति बदलना	786.55	1,179.81	1,179.81
(ix).	कंटेनर स्थिति बदलना	643.54	643.54	643.54
(x).	दस्तावेज का रद्दीकरण	429.02	429.02	429.02
(xi).	आगतुक प्रवेश अनुज्ञा-पत्र (लागत प्रति अनुज्ञा-पत्र)			
	(क). वार्षिक			286.02
	(ख). मासिक			71.51
	(ग). दैनिक			28.60
(xii).	फोटोग्राफी (लागत प्रति दिन)			
	(क). शूटिंग/ फिल्मींग के लिए			18591.03
	(ख). सामानों की फोटोग्राफी के लिए			915.25
	(ग). प्रचालनों की फोटोग्राफी के लिए			5577.31

3.2. कंटेनर बर्थों के समीप स्वच्छ जल आपूर्ति प्रभार

विवरण	दर (रु.में)
प्रति 1000 लीटर अथवा उसका भाग	429.02

4. सामान्य टिप्पण:

- प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2019 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी। प्रशुल्क में अगला स्वतः सूचकांकन 01 अप्रैल 2020 से होगा।
- उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक वाणिज्यिक परिचालन की तारीख (सीओडी) से, प्रशुल्क को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः संशोधित किया जाएगा जोकि संपूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

लेकिन, लाइसेंसधारी आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से ऊपर परिचालन के दूसरे वर्ष से आगे से कार्यनिष्पादन मानकों (कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क) के साथ प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा और यह प्रशुल्क अधिकतम

सीमा होगी। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

- (iii). प्राधिकरण को प्रस्ताव लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 महीनों अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष में परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसी भी स्थिति हो, में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से प्रमाणपत्र के साथ जमा किया जाएगा।
- (iv). प्रस्ताव प्राप्त होने पर टीएएमपी 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा दिए गए अनुसार कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्राप्ति से 7 दिनों के भीतर, महापत्तन न्यासों के विचार मांगेगा।
- (v). पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानकों को प्राप्त नहीं करने वाले लाइसेंसधारी के मामले में, टीएएमपी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए ही हकदार होगा।
- (vi). महापत्तन न्यास के मतों पर विचार करते हुए, यदि टीएएमपी संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानक अर्जित कर लिए गए हैं, तो आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने वाले 15 मार्च तक कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।
- (vii). कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएएमपी कार्यनिष्पादन मानकों और लाइसेंसधारी द्वारा इसके पालन का ध्यान रखेगा। टीएएमपी लाइसेंसधारी द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वीकृत अथवा खारिज करने पर निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारित 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाये गए उदाहरण का अनुसरण करेगा।
- (viii). परिचालन के तीसरे वर्ष से, लाइसेंसधारी से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र अभियंता द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन टीएएमपी द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारी तीसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव 1 मार्च तक जमा करेगा और टीएएमपी आगामी वित्तीय वर्ष से लागू होने वाले कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक - II

निष्पादन मानक

1. सकल बर्थ उत्पादन:

कंटेनरों के मामले में क्रेन दर को जलयनों से लिफ्ट ऑन/ऑफ टीईयू की कुल संख्या के व्यतीत क्रेन समय से भाग देकर निकाला जायेगा। व्यतीत क्रेन समय कुल आबंटित क्रेन घंटे में से घटा परिचालनात्मक और अपरिचालनात्मक विलंब होता है।

कंटेनरों के लिए सकल बर्थ उत्पादन के मानक निम्नवत् है:-

कंटेनर	मानक
मुख्य लाइन पोत	25 मूव प्रति घंटा/प्रति क्रेन
फीडर पोत	22 मूव प्रति घंटा/प्रति क्रेन

टिप्पणी: निर्धारित निष्पादन मानक पूरा करने में कमी के मामले में महत्व- 50%

(ख). मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय: कंटेनर:

किसी कंटेनर के लिए मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय का अर्थ उस कुल समय से है जिसमें कंटेनर टर्मिनल में रहा। कंटेनरों के लिए मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय का परिकलन औसत के रूप में किया जायेगा और यह उस टर्मिनल में महीने के दौरान प्रत्येक कंटेनर के मार्गस्थ भंडारण के योग को कंटेनरों की कुल संख्या से भाग देकर निकाला गया होगा। और स्पष्ट करने के लिए, पोत से कंटेनर की उतरायी की तारीख और समय से लेकर उक्त कंटेनर के टर्मिनल के गेट के बाहर जाने तक का समय आयात बाक्स के लिए कुल मार्गस्थ भंडारण समय होगा। निर्यात के मामले में, कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के समय और तारीख से लेकर कंटेनर के पोत में लदान का समय और तारीख उस कंटेनर का भंडारण समय होगा। उतरायी, गेट-ईन, गेट-आउट और लदान के समय का ब्यौरा आईसीडी कंटेनरों सहित प्रत्येक कंटेनर के संबंध में रखे जाने की आवश्यकता रहेगी।

कंटेनर	मानक
टर्मिनल में आयत	2 दिन
टर्मिनल से निर्यात	4 दिन

टिप्पणी: निर्धारित निष्पादन मानक पूरा करने में कमी के मामले में महत्व- 25%

(ग). प्राप्ति/सुपुर्दगी परिचालनों के लिए वापसी समय:

प्राप्ति/सुपुर्दगी परिचालनों के लिए वापसी समय कार्गो के लदान/उतरायी में एक माह में लिये गये कुल समय को तैनात ट्रालरों/ रेकों की संख्या से भाग देकर जैसा भी मामला हो, निकाला जायेगा। इसके अतिरिक्त, यदि ट्रालर/रेक दोनों ही टर्मिनल में एकल प्रवेश पर लदान और उतरायी परिचालन करते हैं, आबंटित समय उन ट्रालरों/रेकों के लिए दोगुना कर दिया जायेगा।

कंटेनर	मानक
(iii) कंटेनर के लिए ट्रालर (एकल परिचालन)	2 घंटे
(iv) कंटेनर के लिए ट्रालर (दोहरा परिचालन)	4 घंटे
(iii) आईसीडी कंटेनर के लिए रेक (एकल परिचालन)	6 घंटे
(iv) आईसीडी कंटेनर के लिए रेक (दोहरा परिचालन)	12 घंटे

टिप्पणी: निर्धारित निष्पादन मानक पूरा करने में कमी के मामले में महत्व- 25%

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 3rd November, 2020

No.TAMP/40/2020-VOCPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for approval of Reference Tariff on Conversion of 9th berth as Container Terminal on Build, Operate, Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at VOCPT as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/40/2020-VOCPT****V. O. Chidambaranar Port Trust**

- - -

Applicant**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 28th day of October 2020)

This case relates to the proposal received from V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) vide its letter No.MEE-CMEP1-MIS-9thB-V1-20/D.2867 dated 23 September 2020 for approval of Reference Tariff on Conversion of 9th berth as Container Terminal on Build, Operate, Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at VOCPT adopting Upfront Tariff fixed for Container Terminal for 8th berth on BOT basis for a period of 30 years at VOCPT approved by this Authority, under the Tariff Guidelines, 2008.

1.2. The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963 on 09 and 12 September 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc., in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette no.254. The said Guidelines are effective from 9 September 2013 and valid for five years.

1.3. The validity of the said Guidelines have been subsequently extended by the MOS beyond its expiry from time to time and the validity last extended by the MOS is till 8 March 2021. This Authority has notified the Order extending the validity of the Reference Tariff Guidelines till 8 March 2021 as communicated by the MOS vide Gazette No.373 dated 24 September 2020.

1.4. The current proposal filed by the VOCPT is based on the Reference Tariff Guidelines of 2013.

2.1. It is relevant here to mention that earlier based on the proposal filed by the VOCPT this Authority had passed an Order No.TAMP/34/2008-TPT dated 16 October 2008 fixing upfront tariff under Tariff Guidelines, 2008 following normative approach for Container Terminal on BOT basis for a period of 30 years at VOCPT. The said Order was notified in the Gazette of India on 12 November 2008 vide Gazette No.191.

2.2. Subsequently, based on the proposal of the BOT operator viz. Dakshin Bharat Gateway Terminal Pvt. Ltd. (DBGTPL) who was awarded the project by the VOCPT for operating Berth No.8, this Authority has notified the indexed Scale of Rates in the name of DBGTPL vide Order No.TAMP/7/2014- VOCPT dated 14 February 2014 for operation of Container Terminal at Berth No.8 at VOCPT.

3.1. Now, the VOCPT under cover of its letter dated 23 September 2020 has filed a proposal for approval of Reference Tariff on conversion of its existing berth No.9 as Container Terminal on BOT basis under PPP mode at VOCPT adopting Upfront Tariff for Container Terminal for berth no.8 approved by this Authority vide Order No.TAMP/34/2008-TPT dated 16 October 2008, under the Tariff Guidelines, 2008.

3.2. The main submissions made by the VOCPT in its letter dated 23 September 2020 are summarised below:

- (i). As per the traffic forecast projected by the Drewry Maritime Advisers, the total containerized traffic throughput of VOCPT is likely to exceed 1.08 million TEUs, which will exceed the total combined capacity of the existing two container terminals, 1.02 million TEUs. The traffic report further projected a steady growth in the containerized traffic with CAGR of 5.5% and it is likely to reach

1.9 million TEUs in the year 2032-33. Based on the low case scenario, the container traffic is likely to reach 2.8 million TEUs in the year 2048-49. The requirement for an additional container terminal is justified as per the Drewry report's container traffic projections.

- (ii). There are two exclusive container terminals each with one berth operated by two different BOT operators.

Berth VII

This Quay is a single berth having 11.7 m draft and 370 m of quay length facing perpendicular to Berth V–VI. It is a container berth operated by M/s.PSA SICAL on BOT basis since July 1998. This berth is capable of accommodating container vessel sizes up to 50,000 DWT. Total capacity of the berth is 4,50,000 TEUs.

Berth VIII

This berth has a draft of 14.2 m and 345.50 m of quay length. It is also a container berth and operated by M/s.Dakshin Bharat Gateway Terminals on BOT basis. This berth is capable of accommodating container vessel sizes up to 80,000 DWT. Total capacity of the berth is 6,00,000 TEUs.

Even after handling the containers to its full capacity in the existing container terminals, there is a mismatch of the total combined capacity of the existing terminal and the projected traffic. Hence, it is necessary to create an additional container terminal to sustain the EXIM trade.

- (iii). VOCPT handles mainly dry bulk cargoes and containers. The Drewry forecasts India's GDP to grow at a CAGR of 5.1% over the period 2017-18 till 2048-49 with 0.5% up and downside in case of high and low case respectively. Due to recently commissioned power plants in and nearby VOCPT, the coal cargo volume demand has been increasing. Both coal and container has shown traffic growth consistently for the past 5 years.
- (iv). The Sagarmala is a National Program conceived by Ministry of Shipping, Government of India to modernize ports in India to reach world class standards, to develop new ports based on requirements in notable locations based on new trends and demands, thereby increasing the traffic volumes and in turn accelerating the economic growth of the country. In line with development programme outlined by Ministry of Shipping, Government of India, the VOCPT intends to handle Neo (New) Panamax vessels of 12,500 TEUs. It is estimated that by 2047-48, container traffic in VOCPT will reach 3.6 million TEU in base case, 4.3 million TEU in high case, and 2.8 million TEU in low case scenarios as per the study conducted by M/s. Drewry Maritime Services engaged by VOCPT. The port can also convert itself from a feeder to a mainline port to attract more cargo. It could leverage its optimal location near the international trade route and capture the cargo currently transshipped at Colombo and other Asian Ports.
- (v). Given the situation, with minor dredging in the inner and outer channel as well as in the approaches leading to Berth no.IX and its berth pocket, 14.5m vessels can be handled without any major hurdle and Berth no 9 can handle container vessel of size 8,000 TEUs (75,000 DWT) and/or 10,000 TUEs vessels upto a maximum LOA of 290m without resorting to any major structural modification to the existing berthing structure except upgrading the fendering system for handling higher capacity vessels.
- (vi). (a). Summary of container traffic forecast by M/s.AECOM (2017) and M/s.Drewry (2018) is given below:

FY	M/s. AECOM (excluding transshipment) in Million TEUs	M/s. AECOM (including transshipment in Million TEUs	M/s. Drewry (excluding transshipment) in Million TEUs
2020	0.99	1.7	0.83
2025	1.18	4.9	1.16
2030	1.95	9.2	2.03

- (b). The details of containers Handled at VOCPT for the last 5 years is furnished below:

Period	TEUs
2015-16	611714
2016-17	642103
2017-18	697631
2018-19	739246
2019-20	795511

For the last consecutive five years, compounded annual growth rate of container traffic at VOCPT is 6%.

- (vii). The recent traffic forecast study done by M/s. Drewry also reveals that the future traffic growth at VOCPT depends mainly on the projected container traffic. There are 2 existing container berths available at VOCPT viz., berth 7 & berth 8. The existing container facility may not be adequate to accommodate the present trend of container vessels due to restriction in quay length of the berths. Berth 7 can accommodate vessels up to 320m LoA (quay length: 370m) but with a draft restriction of 11.7m. Berth 8 can accommodate vessels up to 310m LoA (quay length: 345.5m) with a draught of (-) 14.2m using tidal advantage of min 0.65m.

Based on the Gateway traffic forecasted by M/s. Drewry by 2024 – 25 is 1.16 MTEUs, the existing capacity being around 1 MTEUs, hence, it is necessary to develop 3rd container terminal with (-)14.50m draught to handle the projected Gateway traffic, as an immediate requirement.

- (viii). The VOCPT vide its e-mail dated 08 October 2020 has furnished following details:

Sr. No.	Particulars	Berth No.8 Container Terminal As considered in the tariff Order dated 16.10.2008	Berth No.9 Container Terminal
1.	Capacity of the Project.	6.00 Lakhs [As per the Order dated 16 October 2008 the Optimal capacity in the calculation of upfront tariff is 597870 TEUs]	6.00 Lakhs
2.	Container Handling Equipment's required.	Rail Mounted Quay Crane (RMQC) – 3 Nos. Rubber Tyred Gantry Crane (RTGC) – 9 Nos. Reach Stacker – 1 No. Tractor / Trailer – 18 Nos.	Rail Mounted Quay Crane (RMQC) – 3 Nos. Rubber Tyred Gantry Crane (RTGC) – 9 Nos. Reach Stacker – 1 No. Tractor / Trailer – 18 Nos.
3.	Capital Cost with indexation for 8 th Berth/ Proposed Capital Cost for 9 th Berth.	₹312.23 X 1.4141 = ₹441.52 Crores	₹434.17 Crores

- (ix). In this background, a proposal for fixation of tariff for conversion of berth no.9 as container terminal on BOT basis to handle containerized cargo is submitted to the Authority for sanction. The provisions of the reference Tariff Guidelines, 2013 have been examined and it is found that the tariff available for existing 8th berth Container Terminal for handling Container approved vide Gazette No.191 dated 12 November 2008 of Order No.TAMP/34/2008-VOCPT dated 16 October 2008 with relevant indexation is found suitable in respect of tariff for container handling operations for the proposed IX berth.

- (x). Performance Standards are considered as envisaged in the above said reference tariff order for handling the containers.

- (xi). **Details of Upfront tariff Order adopted for Proposed Reference Tariff:**

- (a). Reference Tariff:

The present project is basically a Container Terminal to handle up to Neo Panamax vessels. TAMP had notified tariffs for a similar project viz. Development of Container Terminal Berth-VIII for handling Container under PPP mode on BOT basis at the VOCPT vide Gazette No.191 dated 12 November 2008 and Case No.TAMP/34/2008-TPT dated 16 October 2008. Therefore, VOCPT proposes to follow the reference tariff for the present project by considering indexation factor up to the year 2017-18 at 35.08%, 2.07% for year 2018-19, 2.56% for year 2019-20 and 1.13% for year 2020-21 in pursuance to the annual indexation factors notified in TAMP website. The cumulative indexation factor amounts to 143%.

(b). Performance Standards:

The justifications of the tariffs applicable for the present proposal are based on the notified tariffs for the project Development of Container Terminal Berth-VIII for handling Container and Clean Cargo under PPP mode on DBFOT basis at the VOCPT. Hence, the Performance Standards have also been taken in the same manner at same productivity level.

(xii). It is hereby confirmed that the upfront tariff passed by TAMP vide Gazette No.191 dated 12 November 2008 Order No.TAMP/34/2008-TPT dated 16 October 2008 adopted by considering indexation factor up to the year 2017-18 at 35.08%, 2.07% for year 2018-19, 2.56% for year 2019-20 and 1.13% for year 2020-21 for fixation of Reference Tariff of the proposed project "Development of Berth No.IX as Third Container Terminal at VOCPT on BOT basis" is representative enough for the new project to be developed.

(xiii). The Authority is requested to consider the above proposal to fix the upfront tariff for operations of 9th berth container terminal at the rates as stated above alongwith terms and conditions.

3.3. The VOCPT has attached the proposed 'Reference Tariff Schedule' applying indexation factor up to the year 2017-18 at 35.08%, 2.07% for year 2018-19, 2.56% for year 2019-20 and 1.13% for year 2020-21.

3.4. The Performance Standards proposed by the VOCPT are as follows:

(a). Gross Berth Output:

In the case of containers the crane rate shall be measured by dividing total number of TEUs lifted on/off from ships by the elapsed crane time. The elapsed crane time is the total allocated crane hours less operational and non-operational delays.

The norms for Gross Berth Output for Containers are as follows:

CONTAINER	NORMS
Main line vessels	25 moves per hour / crane
Feeder vessels	22 moves per hour / crane

Note: Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 50%

(b). Transit Storage Dwell Time: Containers:

The Transit Storage Dwell Time for a container shall mean the total time for which the container remains in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for containers shall be calculated as an average and shall be the sum of the transit storage of each container handled during the month at that terminal divided by the number of containers. To further clarify, the date and time a container is discharged from the vessel till the said container leaves the out - gate of the Terminal, is the total transit storage time for import box. In case of export the time and date from which the container enters the terminal till the time and date it is loaded on to a vessel will be the storage time. The details of time of discharge, gate-in, gate-out and loading need to be maintained in respect of each container including ICD containers.

CONTAINER	NORMS
Import at Terminal	2 days
Export at Terminal	4 days

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 25%.

(c). Turnaround Time for receipt / delivery operation:

The Turnaround Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for loading/unloading of cargo divided by the number of trailers/rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trailers/rakes.

CONTAINER	NORMS
(i) Trailer for container (Single operation)	2 hours
(ii) Trailer for container (Double operation)	4 hours
(i) Rake for ICD container(Single operation)	6 hours
(ii) Rake for ICD container (Double operation)	12 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 25%.

4. The VOCPT Board, during the 4th Ordinary Meeting of Board of Trustees held on 16 December 2019, accorded approval vide Resolution No.87 and has resolved the following:

- (i). To implement the Project “Development of 9th Berth as container terminal on BOT basis through PPP mode” based on the recommendations of the Consultant’s Report, subject to approval of Standing Finance Committee of GOI.
- (ii). File an application to TAMP for fixing tariff for the subject project.
- (iii). Submit the SFC Memorandum to Ministry of Shipping for approval for implementing the project.
- (iv). Appoint transaction Advisor from the IPA empanelled consultant to assist the Project Authority/ Port for implementing the Project successfully.
- (v). Authorize Chairman/ VOCPT to do all acts and deeds for implementing the project by following the PPP guidelines, subject to approval of Ministry of Shipping for the project U/S 42 of MPT Act 1963.

5. Since the proposal of VOCPT is to adopt the upfront tariff already approved vide Order dated 16 October 2008 after consulting the stakeholders, the said proposal was not taken up for consultation in line with the approach followed in the other similar reference tariff cases.

6. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) is for fixation of Reference Tariff on conversion of existing berth No.9 as Container Terminal on Build, Operate, Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at VOCPT.

The VOCPT has given the background for filing the current proposal which is based on the traffic forecast for containers by the Consultant M/s.Drewry Maritime Advisers engaged by the Port. Based on the Report, the VOCPT is of the view that it is necessary to develop 3rd container terminal of 290 Mts LOA with (-)14.50 m draught immediately to handle the projected container traffic to sustain the EXIM trade.

The port has filed the current proposal seeking approval of this Authority for the proposed Reference Tariff under the Reference Tariff Guidelines, 2013 adopting Upfront Tariff approved by this Authority following normative approach vide Order No.TAMP/34/2008-TPT dated 16 October 2008 for the Container Terminal at Berth No.8 of VOCPT on BOT basis. The validity of the rates approved in the said Order of 16 October 2008 is for 30 years subject to indexation of the prescribed rate at 60% of variation in WPI with base year 01 January 2008. The port has proposed the reference tariff for the current project adopting the upfront tariff approved in the said Order and after applying the applicable annual indexation factors announced by this Authority under the Upfront Tariff Guidelines.

- (ii). As brought out in the earlier part of the Order, the equipment profile envisaged in the earlier project for Container Terminal (8th berth) on BOT basis for a period of 30 years was RMQCs and Rubber Tyred Gantry Crane (RTGCs) for container handling, Reach Stackers and Tractor Trailers. In current proposal, the VOCPT envisages conversion of Berth no.9 to Container Terminal with similar equipment profile. The Port has confirmed that Upfront Tariff fixed for Container Terminal (8th berth) on BOT basis vide Order No.TAMP/34/2008-TPT dated 16 October 2008 is representative

enough for the new project to be developed i.e. Development of Berth No.IX as Third Container Terminal at VOCPT on BOT basis. The current proposal filed by VOCPT has been approved by the Board of the Trustees of the Port.

The VOCPT has, therefore, filed a proposal seeking approval of Upfront Tariff on Conversion of 9th berths as Container Terminal on BOT basis under PPP mode at VOCPT adopting ceiling tariff fixed by this Authority vide Order No.TAMP/34/2008-TPT dated 16 October 2008 after applying applicable indexation factor.

- (iii). As per Clause 2.2 of the Revised Tariff Guidelines of 2013, port has the option to adopt the highest upfront tariff fixed by this Authority for that commodity/ service in the concerned Major Port Trust under the upfront Tariff Guidelines of 2008. In case no tariff has been fixed for that commodity at the concerned Major Port Trust or the highest tariff fixed in the concerned Major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then the port have the option to adopt highest upfront tariff fixed by this Authority in any other Major Port Trust which is representative enough for the commodity/ service envisaged in the project after giving detailed and sufficient justification.

In the current proposal, the port has proposed to adopt the upfront tariff fixed by this Authority for container terminal in its own port for Berth No.8. The Port has also justified that the Container Terminal envisaged at Berth No.9 is comparable to the parameters considered in the upfront tariff fixed for Berth No.8 vide Order dated 16 October 2008 in terms of optimal Capacity, equipment profile, capital cost (after applying applicable indexation considered for indexing the upfront adopted tariff) which has been brought out in the earlier paragraphs and hence not reiterated for the sake of brevity. The port has also confirmed that the highest Upfront Tariff approved vide Order dated 16 October 2008 for container terminal at berth no.8 is representative enough for the current project. Thus, in short, the proposal of the VOCPT fits in the options prescribed in clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines, 2013.

In view of the above position and recognising that the upfront tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/34/2008-VOCPT dated 16 October 2008 is based on the norms and principles of the Upfront Tariff Guidelines of 2008, this Authority is inclined to proceed based on the proposal of the VOCPT for adoption of the upfront tariff approved in the said Order.

- (iv). The Upfront Tariff schedule for container terminal at berth no.8 approved by this Authority vide Order No.TAMP/34/2008-VOCPT dated 16 October 2008, prescribes that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year.

Since the base year of WPI for indexation in the said Order is prescribed as 1 January 2008, the VOCPT has proposed indexed rate after applying cumulative indexation factor announced by this Authority for the base year as 1 January 2008 at 35.08 % upto the year 2017-18 and subsequent annual indexation factor announced by this Authority at 2.07% for year 2018-19, 2.56% for year 2019-20 and 1.13% for year 2020-21 under the Upfront tariff Guidelines 2008. The aggregate of the above indexation factor comes to 1.43 (i.e. $1.3508 * 1.0207 * 1.0256 * 1.0113$). The indexed rate proposed by VOCPT after applying the applicable indexation over the rates approved by this Authority with base year January 2008 is found to be in order and in line with clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2013.

The Port has proposed indexed rate for all the tariff items prescribed in the adopted upfront tariff in the SOR approved by this Authority in October 2008 Order after applying applicable indexation. Therefore, the container-wise indexed rate proposed by VOCPT as Reference tariff is approved.

- (v). The note proposed by VOCPT governing the indexation of reference tariff for future period is with reference to 1 January 2008. Since the reference tariff is to be notified in the year 2020, indexation for future period will be with reference to 1 January 2020. Therefore, the general note as proposed by VOCPT is modified to that extent.
- (vi). All the other conditionalities governing the application of the rates as approved in the Scale of Rates of the Order dated 16 October 2008 proposed for incorporation by the VOCPT is prescribed as proposed by the Port subject to updating the note no.(ii) under general terms and conditions relating to conversion of foreign going vessel into coastal run and levy of cargo related charges in line with common adoption Order passed by this Authority for all the Major Ports and BOT operators as regards system of classification of vessel and Criteria for levy of cargo Related Charges at Concessional Coastal rate. Since vessel related charge is not relevant, those provisions prescribed in the common adoption Order are not prescribed in this case.

- (vii). The Upfront tariff approved by this Authority vide Order dated 16 October 2008 and adopted by the port in current proposal does not prescribe any Performance Standards. Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Hence, the port has proposed Performance Standards in the current proposal. The Port has furnished basis for the same which are discussed in the following paragraphs:
- (a). The VOCPT has proposed Performance Standard for container terminal at Berth No.9 at 25 moves/ crane/ hour for main line vessels and 22 moves/ crane/ hour for feeder vessels for gross berth output/ hour.
- The upfront tariff approved in the Order dated 16 October 2008 is based on the productivity of 25 moves per crane per hour as in the formula considered for quay capacity determination. Hence, the proposed productivity at 25 moves per crane per hour for main line vessel is found to be in order and hence is approved as proposed by the port. It is relevant here to mention that 25 moves/ crane/ hour is prescribed in the reference tariff fixed in the container terminal projects of other Major Port Trusts like Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), Chennai Port Trust (CHPT), Kolkata Port Trust (KOPT) and Deendayal Port Trust (DPT) as well.
- As regards 22 moves for feeder vessels at VOCPT, it is relevant to mention that the upfront tariff Order of VOCPT in October 2008 Order does not capture separate productivity for feeder vessels. In the reference tariff for Container Terminal at Syama Prasad Mookerjee Port Trust (SPMT) which was based on adoption of the upfront tariff fixed at JNPT upfront tariff, the port had proposed productivity for feeder vessel at 22 moves per hour per crane which was approved by this Authority. That being so, the proposed performance standards for feeder vessel at 22 moves per crane per hour is prescribed as proposed by the port which is in line with the prescription in SPMT.
- (b). The other performance standards prescribed by the VOCPT relating to Transit Storage Dwell Time for Import and Export Containers are seen to be in line with standards considered for the capacity assessment and hence are prescribed as proposed by VOCPT. The parameter for Turnaround Time for receipt/ delivery operation are seen to be in line with performance standard prescribed while approving Referent tariff for Container Terminals at SPMT and JNPT and hence prescribed as proposed by VOCPT.
- (viii). **If there is any error apparent on the face of records considered or for any other justifiable reasons, the VOCPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.**

7.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards on conversion of Berth no.9 to container berth at VOCPT as proposed by the port are attached as **Annex - I** and **Annex - II** respectively.

7.2. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the proposed Reference Tariff Schedule on conversion of Berth no.9 to container berth at VOCPT is approved and notified along with the Performance Standards, which is attached as **Annex - I** and **Annex - II**.

7.3. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Project in reference.

8.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

8.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

8.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the VOCPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

8.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

8.5. After considering the views of the VOCPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

8.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

8.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

8.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding VOCPT. The VOCPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

8.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

8.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

8.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. The decision of this Authority in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.III/4/Ext.360/2020-21]

ANNEX - I

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR DEVELOPMENT OF BERTH NO. IX AS THIRD CONTAINER TERMINAL AT V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST ON BOT BASIS

CHAPTER 1 – DEFINITIONS AND GENERAL TERMS AND CONDITIONS

1.3. Definitions –General

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Coastal Vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the Directorate General of Shipping /Competent Authority.
- (ii). **“Container”** shall mean the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.

- (iii). **“Demurrage”** shall mean charges payable for storage of cargo in transit area within the Terminal premises beyond free period, as specified in the Scale of Rates.
- (iv). **“Foreign-going Vessel”** shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (v). **“Free period”** shall mean the period during which cargo/container is allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal’s non-operating days.
- (vi). **“Full Container Load”** (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel’s manifest.
- (vii). **“Hazardous container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under International Maritime Organisation (IMO).
- (viii). **“ICD”** shall mean Inland Container Depot.
- (ix). **“Less than a Container Load”** (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel’s manifest.
- (x). **“Over Dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- (xi). **“Port”** shall mean V.O. Chidambaranar Port Trust.
- (xii). **“Per day”** shall mean a calendar day or part thereof.
- (xiii). **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of goods with provisions for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xiv). **“Shut Out Container”** shall mean a container, which enters into the Terminal as an export intake for a particular vessel as indicated by the Vessel Identification Advice No.(VIAN) Container Advance Information List (COPRAR) and is not shipped into the particular vessel for reasons whatsoever.
- (xv). **“Transshipment container”** shall mean any container, which is discharged from one vessel stored in the container Terminal and shipped through another vessel for other port.

1.4. General Terms & Conditions:

- (i). The status of a vessel as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). (A). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC).
 - (a). Foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (B). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e., ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - * The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (iii). Interest on delayed payments / refunds.
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India.
 - (b). Likewise, the Terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds by the Terminal Operator will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (v). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, Terminal Operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Terminal is ₹100/- or less.
- (vi). Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- (vii). An LCL Container coming in and going out of the Terminal as a unit load will be regarded as an FCL for the purpose of levying charges.
- (viii). Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal.
- (ix). In case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Terminal Operator or any other reasons attributable to Terminal Operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the V. O. Chidambaranar Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by Terminal Operator.
- (x).
 - (a). The container related charges for all Coastal containers should not exceed 60% of the normal container related charges.
 - (b). The concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from/ to quay to/ from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
 - (c). A container from a foreign port landing at VOCPT Berth No.9 Container Terminal for subsequent transshipment to an Indian port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charge prescribed for foreign going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
- (xi).
 - (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if he so desire, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The Terminal Operator may also, if he so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the Terminal should notify the public such lower rates and/ or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/ or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

CHAPTER – II

CHARGES FOR CONTAINER OPERATIONS

2.1. Charges for normal and reefer containers.

Note: The consolidated container handling charges prescribed in Schedule 2.1(A)(i), 2.2, 2.3(A)(i),

2.4(A)(i) include the following elements, viz., stevedoring, handling by quay crane, lashing and unlashings, stowage planning, wharfage on containers and containerized cargo and charges for all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

2.1.A. (i). Handling by Quay Crane including lashing/unlashing

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	2110.8	3166.2	4221.59	1266.48	1899.72	2532.95
(ii).	Empty Container	2110.8	3166.2	4221.59	1266.48	1899.72	2532.95

2.1.A. (ii). Transportation from QC to Yard & Vice Versa and Handling at Container Yard including lift on/lift off and Delivery/ Receipt to and from Customers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	1,231.30	1846.95	2,462.60	738.77	1108.17	1477.56
(ii).	Empty Container	879.5	1319.25	1758.99	527.7	791.54	1055.4

2.1.B. Yard to CFS/CFS to yard - Transport and lifts at CFS

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	1465.83	2198.75	2931.67	1465.83	2198.75	2931.67
(ii).	Empty Container	1465.83	2198.75	2931.67	1465.83	2198.75	2931.67

2.1.C. Yard to Truck/ Truck to Yard - For Direct Delivery

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	439.75	659.62	879.5	439.75	659.62	879.5
(ii).	Empty Container	439.75	659.62	879.5	439.75	659.62	879.5

Note: Normal containers are the general type containers, not falling under any special categories mentioned in subsequent schedules.

2.2. Charges for Transhipment containers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	3166.2	4749.3	6332.39	1899.72	2849.58	3799.43
(ii).	Empty Container	3166.2	4749.3	6332.39	1899.72	2849.58	3799.43

Note: A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transhipment container and shall be treated as normal import container and the prescribed charges as applicable shall be payable.

2.3. Charges for Hazardous containers.**2.3.A. (i). Handling by Quay Crane including lashing/unlashing**

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	2638.49	3957.74	5276.99	1583.1	2374.64	3166.2

2.3.A. (ii). Transportation from QC to Yard & Vice Versa and Handling at Container Yard including Lift On/Lift Off and Delivery Receipt to and from Customers

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	1539.13	2308.72	3078.25	923.48	1385.25	1846.95

2.3.B. Yard to CFS /CFS to yard— Transport and lifts at CFS

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	1832.29	2748.47	3664.58	1832.29	2748.47	3664.58

2.3.C. Yard to Truck/ Truck to Yard - For Direct Delivery

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	549.72	824.58	1099.44	549.72	824.58	1099.44

2.4. Charges for Over Dimensional Cargo Containers.**2.4.A. (i). Handling by Quay Crane including lashing/unlashing**

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	2638.49	3957.74	5276.99	1583.1	2374.64	3166.2
(ii).	Empty Container	2638.49	3957.74	5276.99	1583.1	2374.64	3166.2

2.4.A. (ii). Transportation from QC to Yard & Vice Versa and Handling at Container Yard including Lift On/L Off and Delivery/ Receipt to and from Customers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	1539.13	2308.72	3078.25	923.48	1385.25	1846.95
(ii).	Empty Container	1099.37	1649.03	2198.75	659.62	989.48	1319.25

2.4.B. Yard to CFS /CFS to Yard- Transport and lifts at CFS.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	1832.29	2748.47	3664.58	1832.29	2748.47	3664.58
(ii).	Empty Container	1832.29	2748.47	3664.58	1832.29	2748.47	3664.58

2.4.C. Yard to Truck/ Truck to Yard - For Direct Delivery

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	549.72	824.58	1099.44	549.72	824.58	1099.44
(ii).	Empty Container	549.72	824.58	1099.44	549.72	824.58	1099.44

2.5. Rebates:

Rebates as follows shall be applicable to users for carrying out various operations with their own arrangements, with the prior written permission of the Terminal Operator when the equipment of the Terminal Operator are not available for some reasons.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(a).	If the ship's gears are used for loading /unloading containers from ship to shore or vice versa.	1029.66	1544.49	2059.31	617.79	926.69	1235.59
(b).	If the Terminal user deploys his own tractor trailer for transporting containers from quay to container yard or container yard to quay.	214.52	321.77	429.02	128.71	193.06	257.42
(c).	If the Terminal user deploys his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa	214.52	321.77	429.02	214.52	321.77	429.02
(d).	If the Terminal user provides labour for lashing/unlashing operation to container	102.97	154.45	205.93	61.78	92.67	123.56

Notes:

- (1). No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.
- (2). In case of Sr. No.(d), above rebate shall be limited to the number of containers actually lashed.

2.6. Charges for handling Hatch Covers of vessels

Sr. No.	Particulars	Foreign Going (in ₹)	Coastal (in ₹)
(i).	When placing the hatch cover on the quay	2702.85	1621.71
(ii).	Without placing the hatch cover on the quay	1084	650.4

Note: If only one operation is carried, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

2.7. Charges for shifting containers within vessel(Restows)**(A). Shifting within hatch (without landing and reshipping)**

Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
	Container not exceeding 20' in Length	Container exceeding 20' but upto 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but upto 40' in length	Container exceeding 40' in length
Loaded & Empty	908.10	1,362.15	1,816.20	544.86	817.29	1,089.72

(B). Shifting via quay (shifting by landing on quay and reshipping)

Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
	Container not exceeding 20' in Length	Container exceeding 20' but upto 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but upto 40' in length	Container exceeding 40' in length
Loaded & Empty	3,017.47	4,526.20	6,034.93	1,810.48	2,715.72	3,620.96

2.8. Charges for Shut Out containers.

Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
	Container not exceeding 20' in Length	Container exceeding 20' but upto 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but upto 40' in length	Container exceeding 40' in length
Loaded & Empty	1,649.03	2,473.54	3,298.05	1,649.03	2,473.54	3,298.05

Notes:

- (3). Above charges shall apply where an export container or transshipment container is shut out and delivered out of the Terminal.
- (4). In this case, the free storage period will be given to the container in accordance with section 2.10. from the time the container is first received. If the free storage period is exceeded, storage charges shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

2.9. Charges for General services applicable to Reefer containers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in Length	Container exceeding 20' but upto 40' in length	Container exceeding 40' in Length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Pre-trip inspection (including supply of electricity)	1,979.23	1,979.23	1,979.23	1,979.23	1,979.23	1,979.23
(ii).	Connection or disconnection Services on board a Vessel	131.57	131.57	131.57	131.57	131.57	131.57
(iii).	Cleaning of Container	102.97	205.93	308.90	102.97	205.93	308.90

(iv).	Supply of electricity (including connection and disconnection, Monitoring of temperature at reefer yard) Per container per 4 hours or part thereof	213.08	319.62	639.24	213.08	319.62	639.24
-------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Notes:

- (1). The tariff prescribed above does not include parameter setting or repair & maintenance of malfunctioning reefers.
- (2). The charges prescribed in the schedule above are also applicable to restow reefer containers.
- (3). Pre-trip inspection of the reefer containers, connection or disconnection services on board the vessel and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested.
- (4). Pre-trip inspection of the reefer containers and connection or disconnection services on board the vessels will be uniform irrespective of the length of the containers.

2.10. Dwell time charges.**2.10.A. Loaded Import Containers**

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in Length	Container exceeding 20' but upto 40' in length	Container exceeding 40' in Length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	First 2 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	3 Days to 7 Days	207.36	414.72	622.08	207.36	414.72	622.08
(iii).	8 Days to 15 Days	414.72	829.45	1,244.17	414.72	829.45	1,244.17
(iv).	Thereafter	829.45	1,658.90	2,488.33	829.45	1,658.90	2,488.33

2.10.B. Loaded Export containers

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in ₹)			Foreign-Going (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in Length	Container exceeding 20' but upto 40' in length	Container exceeding 40' in Length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	First 4 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	5 Days to 7 Days	207.36	414.72	622.08	207.36	414.72	622.08
(iii).	8 Days to 15 Days	414.72	829.45	1,244.17	414.72	829.45	1,244.17
(iv).	Thereafter	829.45	1,658.90	2,488.33	829.45	1,658.90	2,488.33

2.10.C. Empty Import or Export containers

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in Length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	First 2 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	3 Days to 7 Days	207.36	414.72	622.08	207.36	414.72	622.08
(iii).	8 Days to 15 Days	414.72	829.45	1,244.17	414.72	829.45	1,244.17
(iv).	Thereafter	829.45	1,658.90	2,488.33	829.45	1,658.90	2,488.33

2.10.D. Transhipment loaded/ empty Containers

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in ₹)			Foreign-Going (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in Length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in Length	Container exceeding 20' but upto 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	First 15 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	16 Days to 30 Days	207.36	414.72	622.08	207.36	414.72	622.08
(iii).	Thereafter	414.72	829.45	1,244.17	414.72	829.45	1,244.17

2.10. E. Shutout loaded & empty containers

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in Length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in Length	Container exceeding 20' but upto 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	First 15 Days	207.36	414.72	622.08	207.36	414.72	622.08
(ii).	16 Days to 30 Days	414.72	829.45	1,244.17	414.72	829.45	1,244.17
(iii).	Thereafter	829.45	1,658.90	2,488.33	829.45	1,658.90	2,488.33

Notes:

- (1). Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (2). For the purpose of calculation of free time, Custom notified holidays and Terminal's non operating days shall be excluded.
- (3). Transhipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall lose the

Concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.

- (4). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch to rail shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of storage fees. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of containers from container yard to ICD yard.
- (5). The users will not have to pay storage charges for the period during which the Terminal operator is not in a position to deliver/ shift the containers when requested by the users.
- (6). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch to rail will enjoy the free period applicable to normal import containers only.
- (7). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/delivery.
- (8).
 - (i). Dwell time charges for Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
 - (ii). For Over Dimensional Containers, storage charge shall be based on actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above.
- (9). The storage charges on abandoned FCL containers / shippers owned containers shall be levied up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at anytime.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container agent/ MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) The Line shall resume custody of container alongwith cargo and either take it back or remove it from the Terminal premises; and
 - (b) The line shall pay all Terminal charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent/ MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de- stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the Terminal premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

CHAPTER - III

3.1. Charges for miscellaneous services

Sr. No.	Particulars	Rate (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but upto 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Fixing/removal of seal	286.02	286.02	286.02
(ii).	Lift on/lift off in the CY	929.56	1,394.33	1,859.10
(iii).	Charges for shifting within the Terminal	1,144.06	1,716.10	2,288.13
(iv).	Shifting of containers within the Terminal for customs inspection	1,287.07	1,930.61	2,574.14
(v).	Stacking of containers in the designated yard for customs examination	393.27	579.18	772.24
(vi).	Direct loading	715.04	1,072.56	1,072.56
(vii).	Reshuffling	1,215.57	1,823.35	1,823.35
(viii).	Change of shipment status	786.55	1,179.81	1,179.81
(ix).	Change of container status	643.54	643.54	643.54

(x).	Cancellation of document	429.02	429.02	429.02
(xi).	Visitor entries pass (Cost per pass)			
	(a). Yearly			286.02
	(b). Monthly			71.51
	(c). Daily			28.60
(xii).	Photography (Cost per day)			
	(a). For Shooting/ Filming			18591.03
	(b). For Photography of goods			915.25
	(c). For Photography of operations			5577.31

3.2. Charges for supply of fresh water alongside the container berths.

Particulars	Rate (in ₹)
Per 1000 Liters or part thereof	429.02

4. **GENERAL NOTE :**

- (i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2020 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire license period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the License Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the License Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

ANNEX - II**PERFORMANCE STANDARDS****1. Gross Berth Output**

In the case of containers the crane rate shall be measured by dividing total number of TEUs lifted on/off from ships by the elapsed crane time. The elapsed crane time is the total allocated crane hours less operational and non-operational delays.

The norms for Gross Berth Output for Containers are as follows:

CONTAINER	NORMS
Main line vessels	25 moves per hour / crane
Feeder vessels	22 moves per hour / crane

Note: Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 50%

2. Transit Storage Dwell Time: Containers:

The Transit Storage Dwell Time for a container shall mean the total time for which the container remains in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for containers shall be calculated as an average and shall be the sum of the transit storage of each container handled during the month at that terminal divided by the number of containers. To further clarify, the date and time a container is discharged from the vessel till the said container leaves the out - gate of the Terminal, is the total transit storage time for import box. In case of export the time and date from which the container enters the terminal till the time and date it is loaded on to a vessel will be the storage time. The details of time of discharge, gate-in, gate-out and loading need to be maintained in respect of each container including ICD containers.

CONTAINER	NORMS
Import at Terminal	2 days
Export at Terminal	4 days

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 25%.

3. Turnaround Time for receipt/delivery operation:

The Turnaround Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for loading/unloading of cargo divided by the number of trailers/rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trailers/rakes.

CONTAINER	NORMS
(i) Trailer for container (Single operation)	2 hours
(ii) Trailer for container (Double operation)	4 hours
(i) Rake for ICD container(Single operation)	6 hours
(ii) Rake for ICD container (Double operation)	12 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 25%.